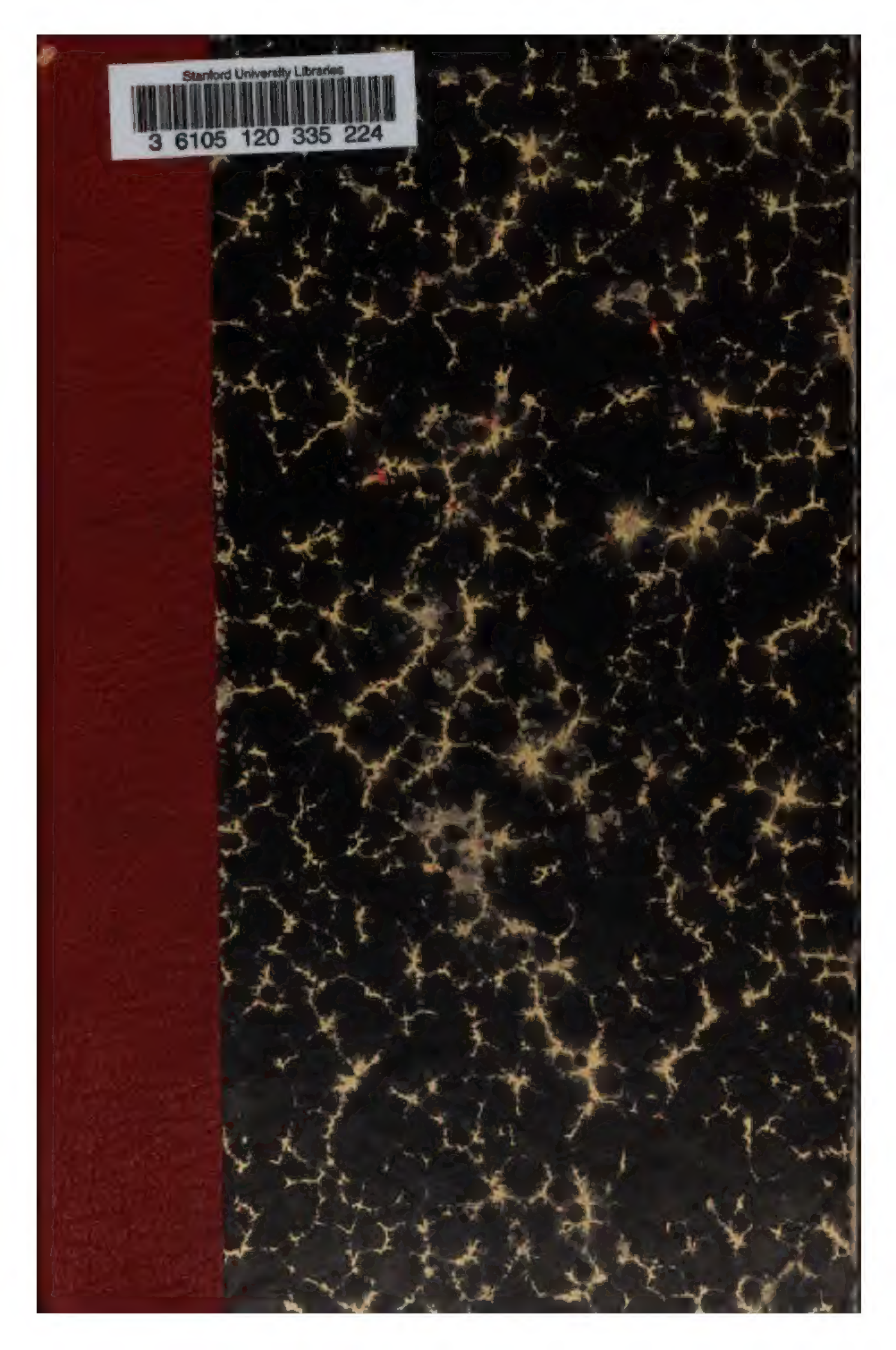
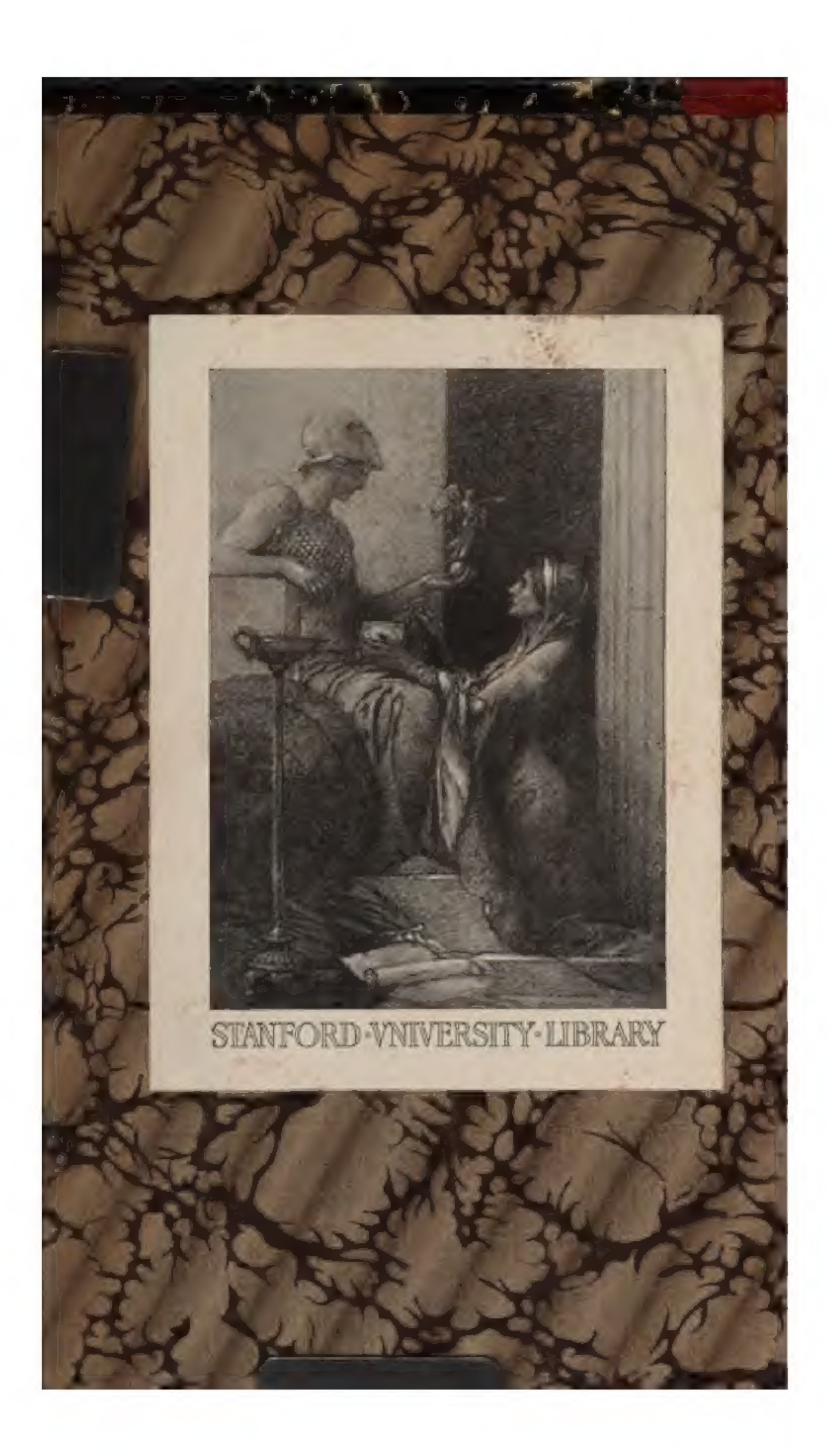



STANFORD·VNIVERSITY·LIBRARY



BIBLIOTHÈQUE INTERNATIONALE ET DIPLOMATIQUE

II

GUIDE PRATIQUE

DES

CONSULATS

II

GUIDE PRATIQUE

DES

CONSULATS

PUBLIÉ

sous les auspices du Ministère des Affaires Étrangères

PAR

MM. ALEX. DE CLERCQ & C. DE VALLAT

ANCIENS MINISTRES PLÉNIPOTENTIAIRES

5e ÉDITION

mise à jour d'après les plus récents documents officiels

PAR

M. Jules DE CLERCQ

CONSUL GÉNÉRAL DE FRANCE À GÊNES

TOME SECOND

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, RUE SOUFFLOT, 13

—

1898

TABLE DES MATIÈRES

DU TOME DEUXIÈME

LIVRE VIII. — Des fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine militaire et la marine marchande.

CHAPITRE Ier. — De la correspondance des consuls avec le ministère de la marine

CHAPITRE II. — De la comptabilité des consuls avec le ministère de la marine.

Section Ire. — *De l'intervention des consuls dans l'acquittement des dépenses de la flotte à l'étranger.*

Section II. — *Des dépenses effectuées dans les consulats pour le service du département de la marine.*

CHAPITRE III. — Du service des consuls comme trésoriers des invalides de la marine à l'étranger.

SECTION Ire. — *Des recettes des consuls pour compte de l'établissement des invalides.*

SECTION II. — *Des dépenses des consuls pour compte de l'établissement des invalides.*

CHAPITRE IV. — Des fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine militaire.

SECTION Ire. — *De l'arrivée et du séjour des bâtiments de l'État.*

CHAPITRE III. — De la comptabilité des dépôts.

CHAPITRE IV. — Contrôle et justification des recettes.

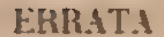
LIVRE X. — Des fonctions des agents consulaires.
Observations générales

Section Ire. — *Rapports avec les autorités territoriales, le chef d'arrondissement et les particuliers.*

Section II. — *Rapports avec la marine militaire et la marine marchande.*

SECTION III. — *Comptabilité.*

ERRATA



Page 11, ligne 3, au lieu de *30* mai 1885, lire 20 mai.

Page 58, ligne 26, au lieu de *les* dispenses, lire *des* dispenses.

Page 189, ligne 27, après *de la marine*, ajouter : s'il n'est pas marié. Dans le cas contraire un tiers de la solde retourne à la femme, un tiers à l'armement, un tiers à la caisse des invalides de la marine (2).

Page 189, note (1), après *art. 69*, ajouter : *modifié par la* [illegible] *du 15 avril 1898*.

Page [illegible]9, note 1, au lieu de 19, lire *19*.

Page [illegible], ligne 21, au lieu de *reçu*, lire *reçue*.

Page [illegible]38, ligne 25, au lieu de *les* chancelleries, lire *des* chancelleries.

GUIDE PRATIQUE DES CONSULATS

LIVRE HUITIÈME

DES FONCTIONS DES CONSULS DANS LEURS RAPPORTS AVEC LA MARINE MILITAIRE ET LA MARINE MARCHANDE

CHAPITRE PREMIER

DE LA CORRESPONDANCE DES CONSULS AVEC LE MINISTÈRE DE LA MARINE.

647. Objet de la correspondance. — Nous avons dit au livre Ier [illegible] quoique les consuls soient exclusivement placés depuis 1793 sous la dépendance du ministère des affaires étrangères, ils entretiennent, néanmoins, avec celui de la marine une correspondance directe pour tout ce qui concerne le service maritime en pays étranger.

Cette correspondance doit porter principalement sur les mouvements des forces navales françaises et étrangères, les armements et expéditions militaires dont les consuls peuvent avoir connaissance, les événements de mer, les nouvelles institutions maritimes adoptées par les puissances étrangères, la police de la marine marchande, les sauvetages, l'administration des prises en temps de guerre, la conduite tenue par les navigateurs français dans les ports de la résidence des consuls, les ressources que ces mêmes ports peuvent offrir pour l'approvisionnement des bâtiments de la flotte ou des arsenaux en munitions de différentes espèces, les découvertes et ouvrages utiles aux progrès des différentes parties de l'art nautique et de l'architecture navale, de l'installation des bâtiments de mer, etc.

Les consuls doivent encore avoir soin d'adresser au ministre de la marine les nouvelles cartes, plans, avertissements et autres documents hydrographiques qui sont publiés dans le pays de leur résidence. Ils doivent également lui donner avis de l'établissement ou de la suppression des phares, tonnes, balises, et de tous les changements notables qui peuvent survenir dans les bancs, amers et courants des ports de leur consulat. Enfin, ils doivent lui communiquer, en même temps qu'au ministère des affaires étrangères, tous les renseignements qu'ils peuvent recueillir sur l'apparition des maladies épidémiques ou contagieuses dans le pays de leur résidence, et sur les changements introduits dans les règlements sur la police des ports et sur la santé publique (1).

Les consuls, en résidence dans les colonies des nations européennes, étaient également tenus de recueillir et de transmettre au ministère de la marine, quand l'administration des colonies dépendait de ce département, toutes les informations ou données qu'ils pouvaient être à même de se procurer sur ces mêmes colonies et de nature à faire connaître leur situation réelle sous les points de vue administratif, maritime, agricole, industriel et commercial (2). Depuis la création du ministère des colonies, les agents du service consulaire, n'ayant pas le droit de correspondance directe avec ce ministère, doivent faire passer les informations dont il s'agit par l'intermédiaire du département des affaires étrangères.

Enfin, c'est au ministère de la marine que les consuls doivent adresser, le cas échéant, leurs propositions de récompenses honorifiques ou de gratifications pécuniaires à accorder pour faits de sauvetage ou pour services éminents rendus à des navires français en détresse (3).

618. Division de la correspondance. — Cette correspondance des consuls doit, ainsi que nous l'avons déjà indiqué

(1) Circulaires de la marine des 13 messidor an X (2 juillet 1802) et 1er octobre 18[illegible].

(2) Circulaire de la marine de novembre 181[illegible].

(3) Circulaire de la marine du [illegible] avril 18[illegible] [illegible]

pour celle qu'ils entretiennent avec le ministère des affaires étrangères, être divisée d'après l'organisation centrale du ministère de la marine. Toute autre manière de procéder serait vicieuse, et il y aurait des inconvénients d'autant plus grands à confondre dans une même dépêche des affaires de nature différente, ressortissant par conséquent à plusieurs directions du même ministère, qu'il en résulterait, par suite de la longueur des extraits à faire en France et de la complication des écritures, sinon une impossibilité, du moins un retard souvent très préjudiciable tant pour la rapidité de leur expédition que pour la réception par les consuls des instructions dont ils peuvent avoir besoin (1).

A cette recommandation expresse doit encore être ajoutée celle de rappeler, dans la citation des dépêches antérieurement écrites ou reçues par les consuls, le timbre de la direction et du bureau qu'elles concernent, si ce timbre n'est pas le même que celui de la lettre qui contient la citation (2).

Aux termes des décrets des 9 avril, 23 et 30 mai 1896, l'administration centrale du ministère de la marine comprend, outre le cabinet du ministre, sept directions et deux services, savoir : 1° l'état-major général, dont le chef est directeur du cabinet militaire du ministre ; 2° la direction du personnel ; 3° la direction du matériel ; 4° la direction de l'artillerie ; 5° la direction de la comptabilité générale ; 6° la direction du contrôle ; 7° le service central des défenses sous-marines ; 8° la direction de la marine marchande ; 9° l'administration de l'établissement des Invalides de la marine.

Il serait superflu d'énumérer ici, d'une façon détaillée, les attributions des nombreux bureaux du ministère de la marine, suivant l'organisation intérieure de ce département, laquelle se trouve d'ailleurs indiquée tous les ans dans le bulletin officiel de la marine et dans la nomenclature du budget dont l'envoi est fait à tous les consuls. Nous nous bornerons à

(1) Circulaires de la marine des 24 septembre 1821, 8 janvier 1838, 28 décembre 1840, 1er mars et 17 décembre 1850. (F.)

(2) Circulaire de la marine du 16 février 1850.

faire connaître, d'après les arrêtés ministériels du 31 mai 1896, les attributions des bureaux dans la spécialité desquels rentre la correspondance des consuls.

État-major général. — 1re *Section.* — Étude des forces maritimes et de la défense des côtes des puissances étrangères. — Centralisation des renseignements de toute nature sur le matériel, le personnel, le budget de la marine de ces puissances. — Attachés navals. — Officiers en mission. — Presse française et étrangère au point de vue des renseignements maritimes. — 2e *Section.* — Défense des ports de guerre et des côtes. — Défenses fixes et mobiles. — Mobilisation des troupes de la marine, etc. — 3e *Section.* — Centralisation de tous les renseignements sur la flotte française, son personnel, son armement, etc. — *Bureau des mouvements de la flotte.* — Mouvements de la flotte. — Armements, désarmements et service de la réserve. — Relations politiques avec le ministère des affaires étrangères, service hydrographique, etc. — *Bureau de l'enregistrement et du chiffre.*

Cabinet administratif. — *Secrétariat.* — Correspondance générale : Affaires ne rentrant dans les attributions d'aucun bureau. — Correspondance particulière : Demandes d'audience. — Affaires secrètes ou réservées. — *Bureau du personnel de l'administration centrale, du service intérieur et des archives, bibliothèques, publications et impressions.*

Service du contentieux. — Questions de nationalité et de naturalisation. — Régularisation d'état civil des militaires et marins. — Droit international.

Direction du personnel. 1re Sous-direction : Personnel. — *Bureau de l'état-major de la flotte.* — *Bureau des équipages de la flotte.* — Service de la mobilisation des inscrits. — Récompenses accordées pour faits de sauvetage. — Légion d'honneur. — Médailles commémoratives. — *Bureau des troupes de la marine.* — *Bureaux des corps assimilés et de la justice maritime.* — Recherche et poursuite des déserteurs et insoumis.

2e Sous-direction : Services administratifs. — *Bureau de*

la solde et de l'habillement. — Frais de voyage, conduite et vacations (service marine). — Frais de passage et de rapatriement (service marine). — Indemnités et gratifications diverses. — *Bureau des subsistances et des hôpitaux.*

DIRECTION DU MATÉRIEL. — *Bureau des constructions navales.* — *Bureau des travaux hydrauliques et bâtiments civils.* — *Bureau des approvisionnements généraux, des transports et des affrètements.*

SERVICE CENTRAL DES DÉFENSES SOUS-MARINES. — *Bureau technique et administratif.*

DIRECTION DE L'ARTILLERIE. — *Bureau technique.* — *Bureau administratif.*

DIRECTION DE LA COMPTABILITÉ GÉNÉRALE. — *Bureau des fonds et ordonnances et dépenses d'outre-mer.* — Remboursement des avances faites à la marine par les divers ministères, apurement et ordonnancement de toutes les dépenses du service marine acquittées par traites de bord et par traites consulaires, ordonnances de remboursements pour les avances faites par les consuls, comptes ouverts avec les consuls pour les avances à la marine... — *Bureau de la comptabilité centrale des fonds et pensions.* — Liquidation des pensions civiles et militaires de la marine, des pensions et soldes de réforme. — Revision des pensions. — *Bureau de la comptabilité des matières.* — *Agence comptable du ministère.*

DIRECTION DE LA MARINE MARCHANDE, DES PÊCHES ET DE LA DOMANIALITÉ. — *Bureau de la navigation commerciale.* — Capitaines de la marine marchande. Médecins et coffres des médicaments des navires de commerce. — Police de la navigation commerciale. Navigation de plaisance. Enquêtes relatives aux naufrages, abordages et autres accidents des bâtiments de commerce. — Tribunaux maritimes commerciaux : contrôle des jugements ; grâces et commutation de peines ; libération conditionnelle ; retrait ou suspension de décorations et médailles commémoratives. — Engagement des gens de mer et rapatriement. — État civil : décès et naissances à

bord des navires de commerce; procès-verbaux de disparition: déclarations judiciaires de décès. — Recherches dans l'intérêt des familles des personnes embarquées. — Francisation des navires. — Pavillons. — Navigation des neutres. Droit maritime international. — Récompenses pour faits de sauvetage. — *Bureau des pêches, domanialité maritime et encouragements à la marine marchande...* Pêcheries internationales de la Manche et de la mer du Nord. Grandes pêches maritimes: pêcheries de Terre-Neuve et d'Islande. — Allocations d'indemnités pour pertes de matériel de pêche, éprouvées par les marins dans des circonstances exceptionnelles. — Liquidation provisoire des primes à la navigation accordées à la marine marchande.

SERVICE HYDROGRAPHIQUE. — *Bureau administratif.* — *Bibliothèque*

DIRECTION DU CONTRÔLE.

ÉTABLISSEMENT DES INVALIDES DE LA MARINE. — *Bureau de l'ordonnancement et de la comptabilité.* — Centralisation de la comptabilité des trois caisses de l'établissement: prises, gens de mer et invalides. — Contentieux des services gens de mer et invalides, amendes, confiscations et condamnations pécuniaires au profit de la caisse des Invalides de la marine. — *Bureau des prises, naufrages, gens de mer, demi-soldes et secours.* — Centralisation des avis de naufrages et d'épaves recueillies en mer et sur les côtes; statistique des sinistres maritimes; liquidation des sauvetages opérés dans les ports, les colonies et les consulats; contentieux du service des prises maritimes et des bris et naufrages. — Paiement des décomptes de solde de marins de l'État et du commerce versés à la caisse des gens de mer. — Liquidation des successions maritimes. — Recherches des intéressés. — Examen de mémoires de proposition de demi-soldes et pensions dérivées. — Gratifications de réforme, secours sur les fonds de la caisse des Invalides, sur les ressources provenant de dons et de legs faits à cet établissement, et sur la caisse des offrandes nationales.

619. Analyses marginales. — Il n'est pas prescrit aux consuls de numéroter les dépêches qu'ils adressent au ministère de la marine, mais il leur est recommandé d'inscrire, à la marge de chacune d'elles, une analyse sommaire du contenu et d'indiquer, à la suite de la réclame, le nom de la direction que l'affaire traitée concerne particulièrement (1).

620. Signature du ministre. — Les dépêches adressées par le ministère de la marine aux consuls ne sont signées personnellement par le ministre, que lorsqu'elles contiennent décision ou instruction sur une question importante ; les simples demandes d'informations et les accusés de réception sont signés, sous l'autorisation du ministre, par le chef de la direction ou du service dont elles portent le timbre. Il va sans dire, néanmoins, que toutes les réponses doivent être adressées directement au ministre.

621. Envoi de pièces à la marine. — Les pièces de service que les consuls ont à transmettre au ministère de la marine doivent toutes également et invariablement être mises sous le couvert du ministre, et non sous celui de fonctionnaires ou d'agents de l'administration centrale qui, ne jouissant pas de la franchise, ne sauraient être tenus de les recevoir, et ne doivent d'ailleurs en être légalement saisis que par l'intervention directe du ministre (2).

622. Conservation des dépêches. — Quant à la conservation et à l'enregistrement à l'étranger de la correspondance des consuls avec le département de la marine, les règles à suivre, à cet égard, sont les mêmes que celles que nous avons indiquées au livre IV pour leur correspondance avec le ministère des affaires étrangères.

(1) Circulaires de la marine des 28 décembre 1840 et 16 février 1850.
(2) Circulaire de la marine du [illegible] septembre 1840.

CHAPITRE II

DE LA COMPTABILITÉ DES CONSULS AVEC LE MINISTÈRE DE LA MARINE.

SECTION Ire. — *De l'intervention des consuls dans l'acquittement des dépenses de la flotte à l'étranger.*

623. Comptabilité relative aux bâtiments de guerre. — Le service de la comptabilité des consuls avec le département de la marine est aujourd'hui beaucoup moins important qu'il ne l'était autrefois.

L'ordonnance de 1776 sur les fonctions des officiers de marine à bord des bâtiments de l'État, relativement aux consommations et remplacements des munitions et des effets en cours de campagne, avait chargé les consuls de pourvoir, dans les ports étrangers, au ravitaillement de ces bâtiments et à leurs besoins de toute nature (1).

Ce mode de procéder, fort compliqué dans son application, avait entraîné des inconvénients aussi graves que nombreux, et en 1841, à la suite d'une correspondance échangée sur cette matière entre les deux ministres des affaires étrangères et de la marine, il dut être abandonné. Les consuls furent en conséquence exonérés de l'obligation qui leur était antérieurement imposée de pourvoir, à l'aide de traites sur le Trésor public, aux dépenses qu'occasionnent, dans les ports de leur résidence, les bâtiments de l'État, et d'en justifier selon les formes réglementaires.

Cette disposition a été définitivement sanctionnée en 1855; les traites concernant les bâtiments de guerre à l'étranger sont aujourd'hui émises par le commandant, conjointement avec l'officier chargé du détail et l'officier d'administration. Ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles et lors-

(1) Ordonnance du 1er septembre [illegible], art. 15 et 16.

que le départ subit des bâtiments a mis les officiers chargés du soin de tirer ces traites dans l'impossibilité absolue de liquider la totalité des dépenses faites par eux, que les consuls sont chargés de les acquitter. Lorsque ces dépenses ne dépassent pas la somme de cinquante francs, elles sont avancées de leurs deniers et sous leur responsabilité personnelle par les chefs de poste. Ils en sont remboursés avec une bonification de 2 0/0 pour frais de banque et de recouvrement, au moyen d'ordonnances directes délivrées à Paris à leur profit et payables entre les mains et sur l'acquit de leurs fondés de pouvoirs. Les pièces justificatives de ces dépenses (états de prises en charge à bord, reçus des fournisseurs à terre, etc.) sont adressées à la division des fonds du ministère des affaires étrangères, qui est chargé de les transmettre au ministère de la marine et d'en réclamer le remboursement.

Si les avances à faire par les consuls pour le service de la flotte dépassent la somme de cinquante francs, ils peuvent s'en couvrir au moyen de traites sur le Trésor (1). Avant de procéder à leur émission, les consuls doivent, toutes les fois que les circonstances le permettent, demander l'autorisation de tirer au ministre de la marine (*direction de la comptabilité générale : bureau des dépenses d'outre-mer*). Les traites, tirées sur le caissier payeur central du Trésor public, doivent être émises par *première* et *seconde* à un mois de vue et être établies conformément au modèle annexé à l'instruction du ministère de la marine en date du 12 août 1880 (2). Le numéro d'ordre d'émission doit être le même pour le primata et le duplicata. Les avis d'émission et les pièces justificatives des traites doivent être adressés au ministère de la marine (*direction de la comptabilité générale*) le jour même de leur émission. Toute infraction à cette règle obligerait le

(1) Décret du 31 mai 1862, art. 95. — Décret du 20 décembre 1890, art. 93 et 96. (F.) — Instruction de la marine du 12 août 1880, § 12 (F.). — Instruction des affaires étrangères du 10 mai 1891, §§ 206 à 210 et 221 (F.)

(2) Voir ce modèle au *Formulaire*, tome Ier, mod. n° 117.

ministre de la marine à refuser son acceptation et à laisser en souffrance la signature du tireur. Les dépenses faites avec émission de traites sur le Trésor ne comportent aucune bonification.

En dispensant les consuls d'intervenir dans les opérations relatives à l'acquittement et à la justification des dépenses de la flotte en pays étranger, on ne pouvait cependant pas exempter ces agents de l'obligation de participer aux opérations qui s'y rattachent et de contribuer, par tous les moyens en leur pouvoir, à assurer le service des approvisionnements des bâtiments de l'État, aux meilleures conditions possibles pour le Trésor. Ils doivent donc aider de leur concours les commandants des bâtiments, pour les éclairer sur les usages de la localité, les moyens de ravitaillement qu'elle présente et les garanties qu'offrent les soumissionnaires des marchés, ainsi que pour faciliter aux officiers le placement de leurs traites et les moyens de justifier leurs dépenses (1).

624. Passation des marchés. — La passation des marchés, qui était autrefois dévolue aux consuls, appartient, comme de raison, aujourd'hui aux administrations de bord ; mais, comme celles-ci ne sauraient recueillir de la part des consuls que d'utiles notions, non pas seulement sur les moyens de ravitaillement, mais encore sur le plus ou moins de probabilité d'obtenir un bon service de tels ou tels soumissionnaires, c'est en leur présence et dans leur chancellerie que les marchés doivent être passés. L'acte qui en est dressé doit expressément faire mention de l'accomplissement de cette formalité, être signé par le consul et timbré du sceau officiel du consulat (2). On le dresse en triple expédition originale, revêtu des signatures des fournisseurs, des membres de la commission et du commandant. Une de ces expéditions est remise au fournisseur ; une autre est jointe à la

(1) Circulaire des affaires étrangères du 5 juin 1841.

(2) Voir le modèle de ces marchés au *Formulaire*, tome Ier, page 252.

comptabilité de la division navale ou du bâtiment ; la troisième est déposée à la chancellerie du consulat. Elle est annotée conformément au décret du 30 mai 1885, par le commissaire d'armée, d'escadre ou de division, et par le commandant du bâtiment, d'observations concernant la manière dont les conditions du marché ont été remplies par les fournisseurs.

Indépendamment de ces expéditions originales, il doit être adressé au ministre, par lettres spéciales, trois ou quatre ampliations, suivant les cas, certifiées et visées. Deux de ces ampliations sont transmises sous le timbre *comptabilité générale : dépenses d'outre-mer*, les deux autres ou une seule, pour les marchés les moins importants, doivent parvenir sous le timbre des *services administratifs* ou du *matériel* selon l'objet des contrats. Pour les livraisons subséquentes faites, soit au bâtiment qui a passé le marché, soit à tout autre, il n'est pas nécessaire de joindre une ampliation nouvelle du marché (1).

Nous croyons utile d'ajouter ici une observation relative à la passation de ces marchés dans les consulats. Le système d'adjudication publique a pour but d'appeler, pour la soumission des fournitures, une concurrence utile aux intérêts du Trésor. Néanmoins, on s'astreint rarement, à l'étranger, à ce mode de procéder dans l'espoir d'obtenir un meilleur service. C'est souvent un abus, et nous croyons qu'afin de dégager leur responsabilité, les consuls devraient toujours insister pour que les marchés passés dans leur chancellerie aient lieu par adjudication publique. Dans les ports de station les instructions générales du ministère de la marine veulent du reste qu'il en soit toujours ainsi, à moins que des circonstances inhérentes à la localité et d'une nature exceptionnelle n'y mettent obstacle (2) ; mais, dans ce cas, les consuls, aussi bien que les officiers commandants, sont tenus de rendre

---

[illegible] marine du 12 août 1880 F[illegible]

[illegible] des 30 novembre 1840, 21 novembre 1869 et [illegible]

compte des motifs qui ont pu nécessiter une semblable dérogation à la règle. Même pour les marchés de gré à gré, on doit également faire appel à la concurrence, sauf le cas d'impossibilité absolue. — Dans le cas d'une adjudication publique restreinte (art. 71 du décret du 31 mai 1862), ne sont admis à concourir que les négociants qui se présentent munis d'une autorisation délivrée, à cet effet, par le consul de France.

Les consuls savent que les administrations de bord ne sont tenues de passer de marchés, que pour les fournitures dont le montant excède la somme de mille cinq cents francs (1); ils ne sauraient donc prétendre à aucune intervention dans les conventions verbales concernant les dépenses inférieures à ce chiffre.

Mais il peut arriver qu'un bâtiment, ayant besoin de fournitures dont la valeur dépasse le taux de quinze cents francs, ne puisse pas, par des motifs d'une urgence extrême, passer un marché. Dans ce cas, il doit en être dressé un procès-verbal qui est mis à l'appui de l'état de dépenses. Nous pensons en outre que, conformément à une règle ancienne, les fournitures peuvent, s'il y a à cet égard accord entre le Conseil d'administration du bord et le soumissionnaire, être faites d'après les clauses et conditions du dernier marché passé par un autre bâtiment ; c'est au consul à apprécier s'il n'y a pas d'inconvénient pour le Trésor à prêter les mains à cet arrangement : il n'y a d'ailleurs pas lieu dans ce cas, ainsi que nous l'avons dit plus haut, de transmettre au ministère une nouvelle ampliation du marché (2).

Les mêmes règles doivent être suivies pour les actes additionnels qu'il y aurait lieu de passer, suivant les nécessités du service, à l'effet de modifier ou de proroger les marchés primitifs. En aucun cas, il ne doit être stipulé d'augmentation de prix, l'autorité maritime devant au contraire s'efforcer d'obtenir des conditions plus avantageuses. Il convient d'ailleurs de réserver à la sanction du ministre l'approba-

(1) Décret du 18 novembre 1882.

(2) Circulaires de la marine des 30 novembre 1845 et 12 août 1880. F.

tion définitive des actes additionnels, sauf à les rendre immédiatement exécutoires dans les cas d'urgence.

Une dernière recommandation est enfin faite relativement aux marchés, aux autorités maritimes et consulaires, en ce qui touche l'utilité de stipuler que les fournitures auront lieu en poids, mesures et monnaies de France, toutes les fois que cela sera possible (1).

625 Régularisation des pièces justificatives. — Indépendamment de leur assistance à la passation des marchés, l'attache des consuls est encore nécessaire pour donner à certaines pièces justificatives à produire par les administrations de bord un caractère d'authenticité et de régularité convenable.

Ainsi, les signatures des agents de change ou négociants qui délivrent les certificats constatant le cours du change doivent toujours être légalisées par les consuls ; et, à ce sujet, nous rappellerons que, comme ces certificats du cours du change sont presque toujours fournis aux administrations de bord par l'intermédiaire des chancelleries, les consuls doivent avoir soin de prendre les informations les plus précises sur la réalité du cours déclaré, et s'assurer que les certificats visés par eux ont tout le caractère de la sincérité. Comme les traites de bord tirées sur le Trésor public jouissent partout avec raison du premier crédit, la négociation doit s'en faire à un taux supérieur ou au moins égal au meilleur papier de commerce et de banque. Le ministère de la marine a donc le droit d'exiger que la comparaison des certificats de change, légalisés dans les consulats et fournis à l'appui de la comptabilité des bâtiments de guerre, avec le cours officiel du commerce, fasse ressortir constamment la preuve de la vigilance exercée à cet égard par les consuls (2).

Dans les pays étrangers, les traites de bord ou consulaires peuvent être délivrées, soit à l'ordre des fournisseurs directement, soit à l'ordre de bailleurs de fonds. Dans le premier

---

(1) Instruction du 12 août 1880 (F).
(2) Circulaire de la marine du 15 octobre 1833.

cas, les fournisseurs doivent apposer leur acquit sur les états de paiement ou sur les factures, sans qu'il soit nécessaire de réclamer d'eux un reçu spécial de la traite. Lorsque les traites sont délivrées à l'ordre de bailleurs de fonds, deux sortes de justifications sont obligatoires. Les tireurs doivent, d'une part, se faire remettre par le bailleur de fonds un reçu en double expédition de la traite : l'une de ces expéditions est conservée à l'appui de la comptabilité du bord, l'autre est adressée au ministre avec l'avis d'émission. D'autre part, les factures ou les états de paiement doivent être revêtus des quittances des créanciers réels du Trésor (1). Il n'y a pas lieu de faire signer ces états par les bailleurs de fonds.

Lorsque les parties prenantes se trouvent hors d'état de souscrire l'acquit des sommes qui leur sont payées, il doit y être suppléé par des déclarations motivées, signées des membres du conseil d'administration du bord. Les signatures données par des ayants droit de nationalité chinoise, japonaise, arabe, etc., doivent être avérées par l'autorité consulaire du lieu. A défaut, les payements sont certifiés par deux témoins qui peuvent être pris dans le personnel du bord. Lorsque les quittances sont données par les mandataires des fournisseurs ou des bailleurs de fonds, il est indispensable de produire, à l'appui, la procuration du titulaire de la créance, ou, à défaut, telle autre pièce pouvant en tenir lieu, délivrée, soit par le consul, soit par l'autorité locale.

Il est interdit de surcharger ou de gratter les pièces comptables ou les traites. Lorsqu'il y a lieu d'opérer une rectification, les mots ou les chiffres à modifier doivent être biffés par un trait de plume et remplacés par les énonciations reconnues exactes. La substitution en interligne ou par renvoi doit être approuvée et signée ou parafée par qui de droit (2).

(1) [illegible] par la cour des comptes [illegible]

(2) [illegible]

Les pièces écrites en langue du pays doivent être accompagnées d'une traduction faite par le chancelier ou l'interprète du consulat, dont la signature devra être légalisée par le chef de poste. (1)

Section II. — Des dépenses effectuées dans les consulats pour le service du département de la marine.

626 Nature des dépenses. — La modification capitale qui a été apportée il y a cinquante ans, ainsi que nous venons de le dire, aux relations des consuls avec le département de la marine sous le rapport de la comptabilité, a nécessairement beaucoup restreint l'application des règles qui leur avaient été tracées, à diverses époques, en ce qui concerne ce service. Nous allons indiquer les dispositions des règlements auxquelles les consuls sont tenus de se conformer avec soin.

Dans l'état de choses actuel, les agents français à l'extérieur, bien qu'étant exonérés d'une façon générale de l'obligation de pourvoir, à l'aide de traites sur le Trésor public, aux dépenses faites dans les ports de leur résidence par les bâtiments de l'État, sont spécialement appelés à subvenir, non seulement aux frais de subsistance, d'entretien, de maladie et de rapatriement des marins naufragés ou délaissés, et aux dépenses d'arrestation des déserteurs ou autres personnes dépendant de la marine marchande, mais encore à certaines avances que, dans des cas exceptionnels, les administrations des bâtiments de l'État seraient dans l'impossibilité de régler et de payer, telles que frais de pilotage, de remorquage, loyers de magasins ou de bateaux, achats de charbon, etc. (2).

En principe, les consuls ne doivent comprendre dans leurs comptes avec le département de la marine aucune dépense autre que celles qui lui incombent. Cependant, ces agents peuvent se trouver dans la nécessité d'imputer provisoirement, sur les chapitres du service marine, des avances faites

(1) Circulaires (F.) de la marine des 22 avril 1851 et 28 janvier 1889.
(2) Circulaires de la marine (F.) des 12 août 1880 et 28 janvier 1889.

pour le compte de marins du commerce, de particuliers, de départements ministériels et d'autres administrations publiques. Ces avances, dont les agents se couvrent par traites, sont faites à charge de remboursement et sont signalées dans un état spécial conforme au modèle annexé à l'instruction du 12 août 1880 (1).

627. Mode de remboursement. — Lorsque les dépenses effectuées par les consuls pour le département de la marine ne dépassent pas cinquante francs, elles sont avancées de leurs deniers personnels, et ils en sont remboursés par ce département, après production et apurement des pièces justificatives, au moyen d'ordonnances directes délivrées à leur profit, entre les mains de leurs fondés de pouvoirs, avec bonification de 2 °/₀ à titre de frais de recouvrement sur les sommes par eux avancées.

La bonification de 2 °/₀ n'est pas due pour les avances dont les consuls se sont couverts au moyen de traites ; le banquier auquel ils s'adressent pour négocier les traites leur verse, moyennant la remise d'une traite en francs, la somme exacte dont ils ont besoin en monnaie étrangère. Les frais de négociation se trouvent ainsi compris dans le montant de la traite (2).

628. Classification des dépenses. — Pour faciliter les liquidations et pour éviter les retards qu'éprouvent parfois les remboursements lorsque les pièces produites sont irrégulières ou insuffisantes, il est nécessaire que les avances des consuls soient toujours constatées selon les règles de la comptabilité publique et d'après un mode uniforme.

Les consuls n'ont pas de meilleur guide à suivre en cela que la nomenclature, par chapitre, des dépenses de la marine qui leur est régulièrement transmise par ce département ; elle contient toutes les indications propres à les diriger, soit dans la classification, soit dans la justification de leurs dé-

(1) Voir ce modèle au *Formulaire*, tome 1er, page 257.
(2) Instruction du 28 janvier 1889, I.

penses, et comme le prompt ordonnancement de celles-ci dépend de l'observation rigoureuse de ces prescriptions, ils ne sauraient apporter trop de soin à s'y conformer.

629. Spécialité des exercices. — La spécialité des exercices et des chapitres du budget étant de règle fondamentale, il doit être dressé, par exercice, autant d'états séparés qu'il se trouve de chapitres sur lesquels les dépenses sont imputables. Conséquemment, c'est au titre de l'exercice pendant lequel les droits ont été acquis ou le service exécuté, que les dépenses doivent être classées, alors même que le payement s'en effectuerait dans le cours d'un exercice subséquent, ce qui peut arriver en quelques circonstances (1).

630. États par chapitre. — Chacun de ces états, distinct par chapitre et dûment daté, arrêté et signé par le consul, doit être dressé de manière à présenter en regard de chaque article de dépense qui y figure, tant en monnaie du pays qu'en monnaie française, l'énonciation de son objet et le nombre de pièces fournies à l'appui.

Les agents ne doivent y porter que les sommes nettes représentant exactement le montant de leurs avances, sans se préoccuper, en ce qui concerne les dépenses de personnel, de la retenue en faveur du Trésor à laquelle elles sont assujetties. Lorsqu'il y aura lieu, le bureau liquidateur pourvoira, au moment de l'ordonnancement, à ce qu'il soit tenu compte de cette retenue.

Quant à l'indication des chapitres sur les états, il ne suffit pas de rappeler les numéros qui leur sont attribués dans la nomenclature générale, qui, comme on sait, varie d'une année à l'autre ; pour prévenir toute erreur, le titre même de chaque chapitre doit être inscrit au-dessous du numéro qui y correspond, sauf, en cas de doute, à laisser le chiffre en blanc (2).

(1) Instruction de la marine du 28 janvier 1889. (F.)
(2) Instruction de la marine du 28 janvier 1889. (F.)

631 Justification des dépenses. — Les justifications à rattacher à ces états partiels varient forcément selon la nature de chaque dépense ; elles sont, du reste, déterminées par les instructions du département de la marine, et nous allons les indiquer sommairement, en présentant en même temps la classification des chapitres du budget de la marine auxquels peuvent se rapporter les dépenses effectuées dans les consulats (1).

Chapitre II. Officiers de marine et équipages (*solde*). Chapitre III. Troupes de la marine (*solde*). Chapitre V. Inspection des services administratifs et financiers (*solde*). Chapitre VI. Personnel technique (*solde*). Chapitre VII. Personnel administratif (*solde*). Chapitre VIII. Personnel médical et hospitalier et personnel religieux (*solde*).

Les paiements de cette nature qui peuvent être faits par les agents diplomatiques et consulaires ne concernent que la *solde à terre* d'officiers en mission à l'extérieur ; aucun paiement de cette nature ne peut être effectué sans une autorisation spéciale du ministre, ou, par exception, sans un ordre écrit de l'officier général ou supérieur commandant en chef les forces navales.

Une copie ou un extrait, dûment certifié, de la dépêche ministérielle ou de l'ordre de service autorisant la dépense doit être joint à la demande de remboursement, ainsi qu'un état nominatif décompté et émargé, ou une quittance des parties prenantes.

Les dépenses pour solde à la mer, en pays étranger, sont exclusivement du ressort de l'administration du bord. Les agents diplomatiques et consulaires n'ont donc point à y pourvoir.

Chapitre X. Constructions navales. Salaires pour l'ex-

(1) La nomenclature ci-dessous est celle de l'exercice 1889 annexée à l'instruction de la marine du 28 janvier 1889. Comme les numéros des chapitres peuvent ultérieurement changer, il importe que les agents en indiquent toujours exactement les titres.

TRETIEN ET L'APPROVISIONNEMENT DE LA FLOTTE. — *Réparations directement effectuées aux bâtiments.*

Les dépenses de ce chapitre sont acquittées à l'aide de traites de bord. C'est par exception à la règle, et dans les cas rares où le compte n'aurait pu en être réglé avant le départ du bâtiment, que les agents diplomatiques ou consulaires sont autorisés à intervenir dans les paiements de l'espèce. Ils doivent produire à l'appui de leur réclamation les marchés ou conventions, s'il en a été passé, ainsi qu'un état nominatif décompté par journée et émargé des parties prenantes ou, à défaut, certifié par deux témoins du payement ; ces pièces doivent leur être remises par l'administration du bord du bâtiment qui a commandé la dépense.

CHAPITRE XVIII. CONSTRUCTIONS NAVALES. APPROVISIONNEMENTS DE LA FLOTTE. — *Combustibles, matières premières, objets confectionnés.* — Cette dépense se justifie par la production des marchés ou conventions, s'il en est passé pour cet objet, ainsi que par un état détaillé de la fourniture constatant, s'il y a lieu, la prise en charge par le maître comptable et par la quittance du fournisseur.

Réparations de bâtiments à l'extérieur. — Cette dépense doit être appuyée des marchés ou conventions, s'il y a lieu, par un état détaillé des fournitures et par les quittances des parties prenantes.

Les dépenses afférentes au chapitre XVIII, de même que celles qui concernent le chapitre X, ne sont réglées qu'exceptionnellement par les agents diplomatiques, lorsque les dépenses n'ont pas été acquittées avant le départ des bâtiments.

CHAPITRE XXV. TRAVAUX HYDRAULIQUES, ETC. ENTRETIEN ET SERVICE COURANT. — *Loyer de maisons, de terrains, etc.* — Les pièces à produire à l'appui de la dépense sont : 1° la copie de la dépêche ministérielle qui a autorisé la dépense ; 2° une copie certifiée des baux ou conventions de location ; 3° les quittances du propriétaire.

CHAPITRE XXVIII. VIVRES. — *Achats de vivres à l'extérieur.* — Les agents diplomatiques et consulaires ne devant intervenir dans le payement de ces fournitures, que dans les cas rares où le compte n'aurait pas pu en être réglé avant le départ du bâtiment, ils ont à réclamer, avant d'y pourvoir, un état détaillé de la fourniture faite constatant la prise en charge par le maître comptable des vivres embarqués, une copie ou un extrait dûment certifié du marché, la quittance du fournisseur et une copie de la lettre du commandant du bâtiment motivant l'achat.

CHAPITRE XXIX MATÉRIEL DE MÉDECINE, DE SCIENCE, D'ART ET DE RELIGION. — *Achats de médicaments.* — Il y a lieu de produire à l'appui des dépenses : 1° une copie des ordres d'achats ; 2° un état détaillé de la fourniture revêtu de la prise en charge par le médecin du bord ; 3° la facture acquittée des fournisseurs.

Traitement des malades provenant des bâtiments de l'État. — Ces dépenses sont justifiées : 1° par la demande faite par le commandant pour le traitement des marins à l'hôpital ; 2° par les états ou mémoires acquittés par les directeurs ou économes des établissements hospitaliers.

Les dépenses de cette nature pour les marins du commerce naufragés ou délaissés, étant considérées comme se rattachant aux dépenses de rapatriement, doivent être classées au chapitre XXXIII, *frais de passage*, etc. (Voir ci-après.)

CHAPITRE XXXII. FOURNITURES DE MOBILIER D'ADMINISTRATION. — *Abonnements aux journaux étrangers, achats de livres, frais d'insertions, d'annonces dans les journaux et frais d'affiches.* — Il ne peut être pris d'abonnement aux journaux étrangers qu'en vertu d'une autorisation spéciale. On justifie ces dépenses par la production d'une copie des ordres qui ont autorisé la dépense et des mémoires acquittés des fournisseurs revêtus, s'il y a lieu, de la prise en charge par qui de droit des documents achetés. Les frais d'insertions, d'annonces et d'affiches se justifient également par la quittance des ayants

droit et par les extraits des journaux. Seulement les frais de cette nature, relatifs aux bâtiments naufragés, ne doivent pas être classés sous cet article de dépenses, mais bien au chapitre XXXIII, *frais de passage*.

CHAPITRE XXXIII. FRAIS DE PASSAGE ET DE TRANSPORT PAR MER, AFFRÈTEMENTS ET FRAIS ACCESSOIRES. — *Affrètement*. — Pièces à produire à l'appui des dépenses : contrat d'affrètement ou simple connaissement, et charte-partie portant l'indication des prix et la quantité de marchandises embarquées.

Frais de transport par mer. — Quittance du capitaine affrété ou de la partie ayant droit au payement.

Loyer de bateaux. — Il y a lieu de produire la quittance de la partie prenante ou, à défaut, déclaration motivée de l'agent, ainsi qu'un état indiquant les motifs de la location, le prix du voyage et le prix arrêté.

Frais de passage des officiers ou agents de la marine sur les bâtiments étrangers. — Cette dépense se justifie par une copie de la dépêche ministérielle ou de l'ordre de service dont est porteur l'officier ou agent en voyage ou en mission, ainsi que par la quittance des parties prenantes.

Frais de pilotage ou de remorquage. — Pièces à produire : certificat des autorités du bord constatant le service fait, et reçu du pilotage ou du capitaine remorqueur.

Frais de quarantaine, de patentes de santé, etc. — Pièces : certificat de l'autorité du bord constatant le service fait ; reçu des gardes de santé ou, à défaut, déclarations motivées dûment certifiées.

CHAPITRE XXXIV. FRAIS DE SÉJOUR ET DE TOURNÉES. FRAIS DE ROUTE ET DE TRANSPORT PAR TERRE ET FRAIS ACCESSOIRES. — *Frais de tournée et de mission à l'étranger. Indemnités de route et de séjour*. — Aucun payement ne doit être fait sur cet article sans la production de la décision ministérielle ou de l'ordre de service dont est porteur l'officier ou fonctionnaire en mission. On joint à l'appui de la dépense une copie

de ladite dépêche ou dudit ordre de service, ainsi que les reçus des parties prenantes.

Frais de transport par terre, frais de charrois. — Les dépenses se justifient : 1° par les lettres de voiture ou les pièces en tenant lieu. (S'il s'agit de transports ou charrois exécutés en régie, on produit les états des journées employées avec indication des prix); 2° par les quittances des ayants droit.

CHAPITRE XXXV. GRATIFICATIONS, SECOURS ET SUBVENTIONS. — *Récompenses pour faits de sauvetage.* — Il ne doit être fait de payement sur cet article qu'en vertu d'une autorisation spéciale, auquel cas toute demande de remboursement doit être appuyée d'une copie de la décision ministérielle et des reçus des parties prenantes, ou de déclarations motivées de l'agent qui en tiennent lieu.

CHAPITRE XXXVIII. DÉPENSES DIVERSES. — *Frais divers dans les consulats.* — Sous cette rubrique se classent tous les menus frais qui ne trouveraient pas d'analogie parmi les articles mentionnés dans ce chapitre. Ce sont ordinairement, dans les consulats, les frais d'embarcation ou de bateau, les gratifications pour avis divers aux vigies sur les côtes et autres menus frais d'administration. Toutes ces dépenses, qui ne sauraient être mises à la charge du département de la marine, qu'autant qu'elles concernent exclusivement son service, doivent être justifiées isolément. Pour ce qui est des frais d'embarcation, le chancelier doit en dresser un état spécial énonçant le but de chaque déplacement ou de chaque voyage, et qui doit être revêtu de l'attache du consul, et, autant que possible, appuyé des reçus des patrons ou canotiers. Quant aux autres dépenses à la charge de la marine, elles doivent être détaillées également dans un état dressé et signé par le chancelier, mais certifié par le consul et appuyé des reçus ou mémoires quittancés des parties prenantes ou, à défaut, des déclarations motivées de l'agent.

Dépêches télégraphiques. — Cette dépense se justifie par

la production des reçus des administrations télégraphiques, lesquels reçus doivent indiquer le nom du destinataire (1).

Frais de correspondance postale. — Ces frais doivent être détaillés dans un état spécial dressé par le chancelier, indiquant la date et le timbre de chaque dépêche reçue, et le destinataire, si le pli est adressé sous le couvert du consul, soit à un officier commandant un bâtiment de l'État, soit à un fonctionnaire quelconque de la marine en mission dans l'arrondissement du consulat. Il en est de même pour les affranchissements que peuvent nécessiter les lettres ou paquets expédiés par les consuls. On doit, autant que possible, joindre à cet état la quittance originale de la direction des postes, ou, à son défaut, une déclaration certifiée, faisant mention des motifs de la non production d'un reçu (2).

Frais de geôlage. — Ces frais se justifient par la quittance des parties ayant droit au paiement.

Les frais de capture de marins de l'État déserteurs doivent être classés au chapitre II : *officiers de marine et équipage.* Les pièces à produire, dans ce cas, sont le signalement du déserteur signé par l'autorité du bord, la quittance des ayants droit et le certificat de l'officier chargé du détail constatant la réception du déserteur à bord du bâtiment.

Les dépenses de l'espèce pour les marins provenant de navires du commerce doivent être classées au chapitre XXXIII : *frais de passage* (voir ci-dessus).

Frais d'inhumation et de sépulture. — A l'appui de frais de cette nature, il y a lieu de produire un état détaillé de la dépense, ainsi que les mémoires et factures acquittées.

Indépendamment de ces indications sur l'ensemble des justifications que les consuls doivent rattacher à leurs états *par chapitre* de dépenses pour le service du département de la marine, nous croyons utile de consigner ici quelques explications complémentaires.

Au nombre des justifications demandées à l'appui des dé-

(1) Circulaire de la marine du 31 décembre 1885 (F).

(2) Circulaire de la marine du 31 décembre 1885 (F).

penses faites en pays étranger, la plus essentielle consiste dans l'acquit des parties prenantes. Si celles-ci sont illettrées, elles doivent, suivant l'usage, apposer une croix au bas de leur quittance dressée dans la chancellerie, en présence de deux témoins qui attestent qu'elles ne savent pas signer, et cette pièce doit toujours être visée par les consuls. Si les ayants droit sont de nationalité chinoise, japonaise, arabe, etc., leurs signatures doivent en plus être avérées par les consuls.

Dans le cas où il serait absolument impossible de se procurer aucune espèce d'acquit, les agents peuvent y suppléer par une déclaration énonçant les motifs de l'empêchement.

Frais de passage et de rapatriement (1). — Cet article de dépense comprend les frais de subsistance, de logement, d'habillement, ainsi que les frais de conduite, de maladie, ou tous autres occasionnés dans les consulats par des marins du commerce qui sont à rapatrier. En indiquant, à la section VIII du chapitre sixième, les règles à suivre par les consuls pour le rapatriement des hommes de mer naufragés ou délaissés en pays étrangers, nous reviendrons en détail sur la nature et la quotité des avances que ces agents peuvent avoir à faire à cet égard. Nous devons nous borner à dire ici que toute dépense faite dans un consulat sur cet article doit être appuyée d'un état spécial et nominatif des marins naufragés, déserteurs ou autres, qui ont motivé les avances. Cet état, ayant pour objet de mettre le département de la marine en mesure de faire apostiller sur les matricules des ports d'armement les mouvements des marins, et de poursuivre, lorsqu'il y a lieu, le recouvrement des avances faites pour le compte des armateurs de navires auxquels appartenaient les marins rapatriés, doit indiquer les noms, prénoms et grades des marins secourus, leur quartier d'inscription, le nom et le port d'immatriculation du dernier bâtiment sur lequel ils étaient embarqués, les ports sur lesquels ils ont été dirigés, et enfin le montant total des dépenses

(1) Voir à ce sujet les décrets du 22 décembre 1896 sur le traitement et le rapatriement des marins du commerce.

qu'ils ont occasionnées, tant en monnaie du pays qu'en argent de France. Il doit, en outre, y être fait mention, pour chaque marin, de la cause de son délaissement en pays étranger : s'il est déserteur, ou s'il a été débarqué pour cause d'insubordination, ou bien s'il provient d'un navire vendu ou naufragé ; dans ce dernier cas, il doit être spécifié s'il existe ou non des produits de vente ou de sauvetage.

A l'appui de cet état nominatif, les consuls doivent fournir tous les reçus ou factures des parties prenantes, les mémoires acquittés des fournisseurs, ou, à défaut, une déclaration motivée et certifiée destinée à y suppléer.

Si les marins secourus proviennent de navires naufragés ayant donné lieu à des opérations de sauvetage, il faut encore, pour que le remboursement des avances faites par les consuls à leur occasion puisse être ordonnancé, que la demande en soit appuyée d'un état de la liquidation du sauvetage, conforme au modèle annexé à la circulaire du 31 août 1848, et des procès-verbaux de vente des objets sauvés. Mais les consuls n'ont pas à faire eux-mêmes directement l'envoi de cet état de liquidation à la direction de la comptabilité générale. Ainsi que nous le verrons au chapitre sixième, tous les comptes de sauvetage, soit qu'il en résulte un excédent de recettes au profit des armateurs ou assureurs, ou un excédent de dépenses à la charge du Trésor, doivent toujours être transmis en France sous le timbre de l'établissement des Invalides. Le renvoi des pièces constatant l'excédent des dépenses est fait, après examen, par cet établissement à la direction chargée de l'ordonnancement. Les consuls doivent seulement adresser à la direction de la comptabilité générale, le jour même de leur émission, l'avis des traites qu'ils ont pu avoir à émettre et veiller à ce que la transmission des pièces justificatives de la dépense ne subisse aucun retard, afin que le ministre de la marine n'éprouve aucune hésitation à donner son acceptation sur la traite qui lui est présentée et que la signature de l'agent ne reste pas en souffrance.

Parmi les dépenses que nécessitent les marins délaissés, quelle que soit la cause du délaissement, il en est qui sont de nature à être répétées contre les armateurs ou contre les marins eux-mêmes. Ce sont spécialement : les frais faits pour la subsistance, l'entretien, etc., des équipages des navires naufragés dont les liquidations de sauvetage présentent, après le prélèvement des salaires dus, des produits applicables au remboursement de ces frais ; les dépenses auxquelles donnent lieu les marins débarqués pour cause de maladie, d'insubordination ou de mauvaise conduite ; enfin les frais de capture, de geôlage et autres occasionnés par les déserteurs. Les agents par les soins desquels s'effectuent ces diverses dépenses doivent, en conséquence, fournir au ministère de la marine, en en réclamant le remboursement, toutes les indications propres à en assurer plus tard, en France, le recouvrement ou la retenue dans les proportions réglementaires (1).

Dans le cas où il serait absolument impossible de se procurer aucune espèce d'acquit, les consuls sont autorisés à y suppléer par une déclaration énonçant les motifs de l'empêchement.

Lorsque les factures et les mémoires sont, en l'absence ou par empêchement des créanciers réels, quittancés par des mandataires ou associés, la qualité de ces derniers doit être constatée. Il est de règle qu'elle le soit par un extrait de l'acte légal en vertu duquel ils sont aptes à recevoir les sommes dues. Mais à défaut de cette constatation, qui peut parfois rencontrer des obstacles insurmontables, les consuls doivent certifier au pied de la quittance même que la partie prenante est notoirement accréditée par le titulaire de la créance.

En ce qui concerne les dépenses acquittées par les vice-consuls ou agents consulaires dépendant des consuls, et remboursées par ceux-ci, outre les pièces justificatives ordinaires, les consuls doivent toujours joindre à leurs propres

(1) Instruction de la marine du 28 janvier 1880 (F

comptes, soit le reçu des agents, soit la traite acquittée que ceux-ci auraient tirée sur eux pour se couvrir, toute omission à cet égard étant de nature à arrêter en France le remboursement direct et final au profit des consuls.

Le Trésor public et la Cour des comptes n'admettant comme valables que les pièces comptables originales, ce serait une erreur de penser que les copies de ces pièces peuvent en tenir lieu. Il convient donc qu'elles soient établies à l'étranger en double expédition, dont l'une est adressée au ministère de la marine, et l'autre reste déposée dans la chancellerie, pour être également transmise en France, si la première venait à se perdre.

Il faut, en outre, se pénétrer soigneusement de ce principe que toute surcharge et tout grattage sont rigoureusement interdits sur ces mêmes pièces ; ce serait d'ailleurs une cause de rejet des comptes, si l'on ne remédiait à l'erreur commise par une rectification expresse dûment approuvée et signée en marge.

Quelle que soit la nature des documents à produire, s'ils sont écrits en langue étrangère, il est indispensable qu'ils soient accompagnés d'une traduction dont le consul doit toujours constater la fidélité. Toutefois, lorsque le document est d'une trop grande étendue, il suffit d'en donner en français un résumé analytique clair et précis. Toute infraction à l'obligation rappelée ci-dessus aurait pour conséquence d'obliger le département de la marine à laisser les frais de traduction à la charge des agents qui auraient commis cet oubli, ou à leur renvoyer les pièces à traduire, ce qui occasionnerait dans le remboursement de leurs avances des retards dont l'administration de la marine ne saurait naturellement encourir la responsabilité (1).

632. Dépenses extraordinaires remboursées en traites. — Dans les circonstances où les consuls seraient appelés à acquitter certaines dépenses extraordinaires à l'aide de traites

(1) Instruction du 28 janvier 1889. F

sur le caissier central du Trésor agissant pour compte de l'agent comptable des traites de la marine, comme, par exemple, lorsqu'il s'agit, soit d'achats spéciaux d'approvisionnements pour nos arsenaux, soit d'affrètements de navires pour ramener en France les équipages de bâtiments de l'État naufragés, soit enfin de frais de voyage ou de séjour de fonctionnaires officiers ou autres agents de la marine, ces dépenses doivent être portées sur des états, semblables à ceux dressés par les consuls pour leurs dépenses ordinaires, mais arrêtés alors ainsi qu'il suit : « *Arrêté à la somme de... comprise dans la traite n°... émise le... à l'ordre de M...* »

Nous dirons seulement qu'il n'y a pas lieu de comprendre, dans ces sortes de traites, la bonification de 2 °/₀, qui n'est allouée aux consuls qu'autant qu'il s'agit d'une avance de fonds dont ils sont remboursés par voie d'ordonnancements directs payables entre les mains de leurs fondés de pouvoirs à Paris. L'agent qui tire sur le Trésor n'a en effet droit à aucune bonification sur le montant de la dépense. Le banquier auquel il s'adresse lui verse, moyennant la remise d'une traite en francs, la somme exacte dont il a besoin en monnaie étrangère. Les frais de négociation se trouvent ainsi compris dans le montant de la traite.

Ces traites, conformes au modèle annexé à l'instruction de la marine du 12 août 1880, sont tirées sur le caissier-payeur central du Trésor public à Paris, et soumises à l'acceptation du ministre de la marine (bureau des dépenses d'outre-mer) ; elles doivent être émises à un mois de vue, par première et deuxième, et présenter en marge la division par chapitre de la somme qui en forme le montant. En outre, chaque traite porte un double numérotage, l'un qui se rapporte à la souche et l'autre à la série d'émission. Le numéro d'émission doit être le même pour le primata et le duplicata, la série commençant et finissant avec l'exercice dont la traite porte le timbre.

L'avis à donner au ministre de la marine de toute traite émise, pour le service de son département, sur le caissier-

payeur central du Trésor public, doit lui être transmis par les tireurs le jour même de l'émission de la traite avec les pièces justificatives. Il est indispensable que les motifs des dépenses et la somme formant le montant de la traite y soient indiqués, et qu'il y soit également fait mention de l'imputation par chapitres distincts des diverses fractions dont se compose le total (1).

633. **Avances pour des bâtiments qui sont dans l'impossibilité d'acquitter eux-mêmes leurs dépenses.** — Les instructions du département de la marine ont également prévu les cas où, pour une cause quelconque, un navire de l'État arriverait dans un port étranger sans être pourvu de formules de traites de bord et donnerait lieu à des dépenses de ravitaillement ou de réparation d'avaries. Dans ces circonstances exceptionnelles l'intervention du consul résidant en ce port deviendrait nécessaire ; il aurait à pourvoir, avec le concours du commandant, à la passation des marchés et à l'acquittement desdites dépenses, au moyen de traites émises sous sa seule signature. Il serait immédiatement rendu compte au ministre de la marine des motifs qui auraient déterminé ces émissions, dont les avis et les pièces justificatives devraient être transmises dans le plus bref délai possible.

634. **Acquits des payements en traites.** — Dans tous les cas exceptionnels où un consul se rembourse de ses dépenses pour le service du département de la marine au moyen de traites, si celles-ci sont données en payement aux fournisseurs titulaires des marchés, il suffit que ceux-ci apposent au bas de chaque état de dépense le reçu de la traite qui s'y trouve mentionnée, ce reçu constituant alors un acquit régulier.

Mais, si les dépenses sont payées au moyen de fonds réalisés dans les mains des agents tireurs, outre le reçu des traites émises à exiger des bailleurs des fonds, il est indis-

(1) Circulaire de la marine du 28 janvier 1889 (F) et instruction du 10 mai 1891 (F).

pensable de produire les factures ou mémoires quittancés des fournisseurs directs, c'est-à-dire des créanciers réels du Trésor (1).

Le reçu des bailleurs de fonds est donné en double expédition : l'une des expéditions est conservée par l'agent à l'appui de sa comptabilité, l'autre est transmise au ministère avec l'avis d'émission.

A l'égard des marchés, les règlements exigent, comme nous l'avons déjà dit, qu'il en soit toujours passé pour les fournitures dont le montant excède la somme de quinze cents francs : il y a lieu, même dans ces cas exceptionnels, de se conformer à cette prescription, à moins cependant que les circonstances n'y mettent un obstacle absolu, ce qu'il faudrait alors constater par une déclaration sur la pièce de dépense. Les fournitures devront être faites en poids, mesures et monnaies de France toutes les fois que cela sera possible (2).

835. États récapitulatifs des dépenses. — Indépendamment des états de dépenses dressés par chapitres, les consuls sont encore tenus, en transmettant leur comptabilité au ministère de la marine, de fournir un état récapitulatif sur lequel toutes leurs dépenses doivent être reproduites par chapitres seulement et avec l'indication du nombre de pièces justificatives se rapportant à chacun d'eux. Cet état récapitulatif est arrêté à la somme totale des dépenses effectuées et doit toujours être accompagné d'un certificat authentique des cours du change à la date de l'envoi en France (3).

836. Époque de l'envoi des états. — Les dépenses effectuées par les consuls pour le département de la marine doivent aujourd'hui être comprises, dans la comptabilité trimestrielle de ces agents avec le ministère des affaires étrangères, à

(1) Il ne suffit pas qu'un fournisseur donne acquit sur l'état de liquidation, il doit fournir une facture (Voir note page 14).

(2) Circulaire de la marine du 28 janvier 1880 (F).

(3) Voir le modèle de ces états et de ce certificat au tome Ier du *Formulaire* resp. pages 262, 263, et tome III, page 96.

titre d'avances pour correspondant administratif (1), lorsqu'il s'agit de dépenses ne dépassant pas cinquante francs et avancées par les agents de leurs deniers personnels. Ces pièces justificatives sont classées dans un dossier spécial annexé au compte trimestriel.

Lorsqu'au contraire le consul s'est couvert de la dépense au moyen d'une traite, il importe que les pièces justificatives soient directement adressées au ministère de la marine (direction de la comptabilité générale), avec les avis d'émission, le jour même de l'émission de la traite, afin d'éviter que le ministre de la marine refuse son acceptation et laisse en souffrance la signature du tireur.

Quel que soit le mode de remboursement des avances faites par les consuls, les états de dépenses dont il est question au paragraphe précédent ne sont à transmettre au ministère de la marine qu'à la fin de chaque trimestre.

Quant à certaines dépenses spéciales que les consuls ont encore à faire pour le département de la marine, mais qui se rattachent au service particulier de l'établissement des Invalides, elles ne sauraient jamais être confondues avec le service *marine* proprement dit. Nous allons nous en occuper dans le chapitre suivant.

(1) Décret du 20 décembre 1890, art. 65 et 66. F. — Instruction du 16 mai 1891, §§ 197, 206 à 210 et 221. F.

CHAPITRE III

DU SERVICE DES CONSULS COMME TRÉSORIERS DES INVALIDES DE LA MARINE A L'ÉTRANGER.

SECTION Ire. — *Des recettes des consuls pour compte de l'établissement des Invalides.*

637. **Recettes des trois caisses.** — Les consuls remplissent en pays étranger les fonctions de trésoriers des Invalides et perçoivent en cette qualité tous les produits revenant à l'établissement (1).

L'administration des Invalides de la marine est formée de trois services distincts, savoir : *caisse des prises, caisse des gens de mer, caisse des invalides.*

Les circonstances du service peuvent amener les consuls à opérer des recettes au profit et pour compte de chacune de ces trois caisses.

Ainsi, par exemple, ils perçoivent pour la caisse des pri- [illegible]

[illegible]

[illegible]

possible, en prévenant, par l'intervention des consuls, tous les incidents qui pourraient les exposer à des litiges.

Quant à la caisse des invalides proprement dite, les recettes qui peuvent être faites pour son compte, en pays étranger, ne portent plus aujourd'hui que sur les articles suivants, et seulement encore dans les cas exceptionnels où la perception ne peut en être ajournée, et le soin de l'effectuer réservé à l'administration en France : droits sur les armements du commerce et moitié de la solde ou des parts des déserteurs du commerce.

Nous indiquerons successivement, dans les divers chapitres de ce livre, les circonstances dans lesquelles les consuls, en leur qualité de trésoriers des Invalides de la marine à l'étranger, peuvent être appelés à effectuer les recettes que nous venons d'énumérer.

Les sommes appartenant aux trois services sont déposées à la chancellerie du consulat.

638. Tenue de la comptabilité ; remise des fonds en France. — La comptabilité des consulats avec l'établissement des Invalides de la marine doit être tenue conformément aux dispositions de l'instruction du département des affaires étrangères du 10 mai 1891.

Dans l'envoi des fonds versés dans la caisse des consulats, il faut distinguer ceux qui appartiennent à la caisse des prises de ceux qui reviennent aux deux autres.

Nous verrons en nous occupant spécialement au chapitre neuvième de ce livre, des prises conduites à l'étranger dans les ports où résident des consuls, que ceux-ci ne doivent pas, sans ordre exprès du ministre de la marine, déplacer les fonds en dépôt dans leur caisse. Conséquemment, les produits de vente de prises doivent être conservés à l'étranger et reportés sur chaque compte trimestriel comme excédent de recette, jusqu'à ce que la remise en soit ordonnée.

Quant aux autres produits, et notamment à ceux des successions maritimes et des bris et naufrages, nous verrons

également au chapitre sixième qu'il est, au contraire, recommandé spécialement aux consuls de les transmettre en France, dès que la liquidation en est achevée, et sans attendre l'expiration du trimestre pendant lequel il a été procédé à cette opération.

Les recettes opérées pour le compte de la caisse des Invalides de la marine sont traitées, dans la comptabilité des agents avec le ministère des affaires étrangères, comme recettes pour correspondants administratifs, et la transmission des fonds en France, au moyen de traites, s'opère conformément aux règles tracées par le décret du 20 décembre 1890 et l'instruction sur la comptabilité des chancelleries du 10 mai 1891. En conséquence, lorsque les sommes versées ne comportent aucun prélèvement, elles sont transmises à Paris le jour même de l'encaissement. Les sommes qui sont passibles d'un prélèvement ou d'une déduction sont traitées comme dépôt. Les traites représentant les fonds transmis sont adressées à l'agent comptable des chancelleries au ministère des affaires étrangères, mais le dossier de l'affaire est envoyé directement et par lettre spéciale, au ministère de la marine (établissement des Invalides), avec une copie de la quittance détachée du registre à souche et constatant la recette faite au titre des correspondants administratifs. Le ministère de la marine se concerte avec le département des affaires étrangères pour le remboursement, à la caisse des Invalides, de la somme transmise en traite à l'agent comptable des chancelleries.

639. Taxations attribuées aux chanceliers. — Les chanceliers des consulats ont droit à une rétribution fixée à 15 centimes par 100 francs sur le dépôt dans leur caisse des sommes provenant de prises ou de bris et naufrages (1). Cette rétribution se perçoit sur le produit et fait article dans la liquidation comme dans les comptes généraux de recette de la chancellerie.

---

(1) Règlement du 17 juillet 1816, art. 82. — Tarif du 30 novembre 1875, art. 130. F.

Section II. — *Des dépenses des consuls pour compte de l'établissement des Invalides.*

640. Dépenses pour compte des caisses des prises et des gens de mer. — Les dépenses des consuls pour le service des caisses des prises et des gens de mer consistent principalement dans le prélèvement des frais et attributions ou remises proportionnelles ; mais elles peuvent également provenir de remboursements, faits aux parties intéressées, de sommes déposées par elles ou pour elles (1). Ces cas, il est vrai, ne peuvent se présenter que difficilement à l'étranger, puisque les consuls doivent aujourd'hui remettre immédiatement et sans attendre l'expiration du trimestre, comme cela leur était autrefois permis, les sommes dont ils sont dépositaires en leur qualité de caissiers des gens de mer. Nous reviendrons sur cette question en nous occupant des successions maritimes et de la liquidation des sauvetages.

641. Payements pour la caisse des Invalides. — Les seules dépenses réelles que les consuls aient à faire, pour le compte des invalides, sont donc relatives à la caisse administrative de cet établissement et se bornent, du reste, au payement sur l'ordre spécial du ministre, soit de secours, soit de produits de successions revenant à des ayants droit résidant en pays étranger, soit encore des sommes déléguées sur leur solde par des marins de l'État en faveur de leurs parents fixés à l'étranger.

Les consuls étaient autorisés, autrefois, à fournir des traites sur le trésorier général des Invalides de la marine, en remboursement de leurs avances ; ce mode de procéder serait aujourd'hui irrégulier (2). Les consuls n'ont plus qu'à adresser au ministre des affaires étrangères, qui les transmet à l'établissement des invalides, l'état certifié des payements effectués par eux, appuyé des quittances légalisées des par-

(1) Circulaire de la marine du 31 août 1848. (F)
(2) Décision du ministre de la marine du 19 août 1845.

ties prenantes ; puis, sur le vu de ces pièces, l'on ordonnance à Paris, entre les mains de leurs fondés de pouvoirs, le montant des avances faites et de la bonification de 2 %, admise en pareil cas (1).

Ces transmissions ont lieu au moment de l'envoi des comptes trimestriels, lorsque les avances faites ne dépassent pas cinquante francs ; pour les avances supérieures à cette somme, les consuls s'en couvrent par traites dans les conditions déterminées par l'instruction de comptabilité du 10 mai 1891.

642. Pensionnaires de la caisse des Invalides résidant à l'étranger. — Aux termes de l'ordonnance du 11 septembre 1832 et de la circulaire de la marine du 12 octobre suivant, les pensionnaires de la caisse des Invalides absents de France depuis plus d'une année (sauf le cas d'embarquement sur un navire français) doivent demander l'autorisation de résider à l'étranger.

Cette formalité ne s'applique pas aux veuves et aux orphelins pensionnés, mais les veuves et orphelines qui résident à l'étranger doivent déclarer, dans leur certificat de vie, qu'elles n'ont point perdu la qualité de française par un mariage avec un étranger. Elle ne concerne point non plus les pensionnaires qui, en vertu d'engagements diplomatiques, sont dispensés de se pourvoir d'une autorisation pour continuer à jouir de leur pension hors de France (2), ni les pensionnaires qui résident en pays de protectorat (3).

643. Demandes d'autorisation de séjour à l'étranger. — Les demandes d'autorisation de résidence à l'étranger sont adressées au ministre de la marine, en France, par l'intermédiaire des commissaires de l'inscription maritime dans les quartiers ou des préfets dans l'intérieur, et, à l'étranger, par celui des consuls.

Les titulaires des pensions sur la caisse des Invalides qui,

(1) Circulaire de la marine du 13 mars 18[illegible].
(2) Ordonnance du 24 février 1833, art. 6. (F.)
(3) Décret du 28 juin 1886. (F.)

se trouvant à l'étranger, veulent y prolonger leur résidence au delà d'une année, doivent en conséquence, en remettant au consul accrédité dans leur résidence ou dans le lieu le plus voisin leur demande écrite de prolongation d'absence, justifier en due forme des causes qui peuvent la nécessiter, et s'obliger en outre à ne rien entreprendre qui puisse leur faire perdre la qualité de français. Cette déclaration, reçue par devant deux témoins et dressée dans la forme des actes de notoriété (1), se transmet ensuite par les soins des agents au ministre de la marine, conjointement avec la demande en autorisation et l'avis motivé du consul (2).

644. Certificats de vie. — Quant aux certificats de vie que les consuls ont à délivrer aux pensionnaires de la caisse des Invalides, établis dans la circonscription de leur poste, ils sont indépendants des demandes d'autorisation et des actes de notoriété ou déclarations dont nous venons de parler : l'obligation de les produire est imposée indistinctement à tous les pensionnaires (3).

La forme en est réglée par les circulaires des affaires étrangères du 6 juillet 1882 et de la marine du 9 avril 1883. Nous rappellerons seulement ici que les veuves sont tenues de déclarer qu'elles n'ont point contracté un second mariage qui les ait privées de leur qualité de françaises (4).

C'est, d'ailleurs, la perte seule de la nationalité, et non le fait du second mariage, qui entraîne, pour la veuve qui se remarie, la déchéance du droit à sa pension sur la caisse des Invalides. Cette question ne peut plus faire l'objet du moindre doute depuis qu'une décision ministérielle, en date du 21 novembre 1837, a expressément consacré que le droit à une pension de veuve subsiste aussi longtemps que le lien moral entre le citoyen et la patrie ne se trouve pas rompu.

---

(1) *Formulaire*, tome Ier, mod. 414.

(2) Ordonnance du 14 septembre 1832, art. 4. (F.)

(3) Ordonnance du 14 septembre 1832, art. 6 et 9 (F.). — *Formulaire*, tome Ier, mod. n° 417.

(4) Code civil, art. 19.

645. Payement des pensions sur la caisse des Invalides. Les pensions sur la caisse des Invalides de la marine ne p vent être payées à l'étranger (décret du 30 novembre 18 art. 17). Les titulaires de ces pensions, résidant à l'étrang doivent, par suite, faire choix d'un mandataire en France : quel ils adressent trimestriellement, avec leur titre de pe sion, un certificat de vie conforme au modèle annexé décret du 26 juin 1882 (1).

(1) *Formulaire des chancelleries*, tome 1er, mod. n° 117.

CHAPITRE IV

Des fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine militaire.

Les rapports de service avec la marine militaire et marchande constituent l'une des parties les plus importantes des fonctions consulaires et touchent à plusieurs questions graves et délicates. Ils sont régis, depuis 1833, par deux ordonnances réglementaires, élaborées par une commission spéciale, et qui ont toutes deux été revêtues du double contreseing des ministres des affaires étrangères et de la marine.

D'après leur nature évidemment complexe, ces ordonnances contiennent des prescriptions dont les unes sont adressées aux consuls, et les autres, soit aux commandants des bâtiments de l'État, soit aux capitaines des navires de commerce : il eût été difficile de scinder ces prescriptions, et, en admettant même que cette division fût praticable, elle n'eût pas conduit aussi sûrement au but que se proposait le gouvernement. Il ne pouvait, au contraire, qu'y avoir avantage à ce qu'une action, double de sa nature, fût réglementée simultanément, et à ce que les consuls, aussi bien que les capitaines des navires de guerre ou de commerce, trouvassent dans un seul et même acte l'indication complète de leurs devoirs et de leurs obligations réciproques (1).

Nous allons examiner dans ce chapitre la nature particulière des rapports des consuls avec la marine militaire, et nous traiterons, en détail et séparément, dans le chapitre sixième, des attributions de ces agents qui concernent, en particulier, les navires de commerce.

---

(1) Rapport du ministre des affaires étrangères au roi du 29 octobre 1833.

Section Ire. — *De l'arrivée et du séjour des bâtiments de l'État.*

646. Arrivée des navires. — Lorsque des bâtiments de l'État se disposent à entrer dans une rade ou dans un port étranger, le consul, s'il a connaissance de quelque maladie épidémique ou contagieuse, doit en donner promptement avis aux officiers commandants. Il doit, au surplus, faire toutes les démarches nécessaires pour préparer et maintenir le bon accord entre les officiers commandants et les autorités locales, et éclairer, par conséquent, les premiers sur les honneurs à rendre à la place d'après les règlements ou les usages, en les instruisant des précédents consacrés à cet égard par les bâtiments de guerre des autres nations (1).

647. Salut à l'arrivée. — On attachait autrefois une grande importance à certaines pratiques du cérémonial maritime international, que l'on considérait, non pas comme une simple politesse, mais comme une marque d'infériorité ou de déférence de la part de ceux qui s'y soumettaient. Il n'en est plus ainsi de nos jours : la question du salut, fait par les navires de guerre aux places et forteresses étrangères, est réduite aujourd'hui à un pur acte de courtoisie. Il doit toujours être rendu coup pour coup, parce qu'il est, à proprement parler, le salut d'une nation à une autre, et que toutes deux, étant également souveraines, ont les mêmes droits et occupent le même rang. On comprend aisément pourquoi, dans ce cas, les bâtiments arrivants doivent saluer les premiers, et pourquoi le salut, avant d'être fait, est d'abord traité à terre par l'intermédiaire des consuls, qui peuvent seuls s'assurer qu'une fois effectué, il sera immédiatement rendu (2).

Ce salut est presque de rigueur; cependant il est reçu maintenant que les bâtiments qui n'ont qu'une artillerie peu nombreuse en soient dispensés (3). La courtoisie internatio-

(1) Ordonnance du 7 novembre 1833, art. 1er. (F.)
(2) Décret du 20 mai 1885, art. 831. (F.)
(3) Décret du 20 mai 1885, art. 843. (F.)

nale veut seulement que, dans ce cas, les consuls et les commandants des bâtiments fassent connaître à l'autorité territoriale compétente les motifs d'abstention, et empêchent ainsi que le défaut de salut puisse être interprété comme un manquement aux convenances, et encore moins comme une offense.

Les consuls sont, du reste, tenus de rendre compte aux deux ministres des affaires étrangères et de la marine de toutes les difficultés qui pourraient s'élever dans les ports de leur résidence au sujet du salut, soit qu'il n'ait pas été fait, soit qu'il n'ait pas été rendu à la commune satisfaction des deux pavillons (1).

Nous avons dit plus haut que, de nos jours, les commandants des bâtiments de l'État étaient dans l'obligation, en vertu de leurs simples instructions générales, de saluer les forts et places des puissances amies dans les rades desquelles ils abordent (2) ; il n'y a aucune exception à cette prescription. L'article 1er du titre IV de l'ordonnance de 1781 avait établi que, dans le Levant, nos bâtiments de guerre ne salueraient les forteresses du Grand-Seigneur qu'après en avoir été salués les premiers ; cette disposition n'est plus aujourd'hui susceptible d'application, et il a été prescrit aux commandants de nos bâtiments de guerre de saluer les premiers, lorsqu'ils relâchent dans les ports de la domination du Grand-Seigneur, comme ils le font partout ailleurs, en pays de chrétienté. Mais il est enjoint à ces commandants de se concerter toujours préalablement avec les consuls, afin de s'assurer que le salut sera exactement rendu, et que notre pavillon sera traité avec tout le respect qui lui est dû (3).

Anciennement, le pavillon national arboré sur la maison consulaire était salué en Levant de 21 coups de canon à l'arrivée de tout bâtiment de guerre (4) ; cet usage est tombé en

(1) Ordonnance du 7 novembre 1833, art. 8. (F.)
(2) Circulaire de la marine du 9 frimaire an X (30 novembre 1801).
(3) Circulaire des affaires étrangères du 31 août 1817.
(4) Ordonnance du 3 mars 1781, titre IV, art. 1 et 2.

désuétude, et, sous ce rapport encore, les résidences dans les pays musulmans sont complètement assimilées aujourd'hui à celles des pays de chrétienté.

648. Visites officielles à terre. — Les consuls doivent également faire connaître aux commandants des bâtiments de l'État, en relâche dans les ports de leur résidence, les usages relatifs aux visites officielles à faire aux autorités territoriales. Il est prescrit à ces officiers de se conformer, sous ce rapport, aux usages généralement reçus dans le pays où ils abordent (1) ; et, en fait, ils se bornent d'ordinaire à faire au gouverneur ou au commandant supérieur de la place une première visite, qui est rendue tantôt en personne, tantôt par l'envoi à bord d'un aide de camp, suivant le rang des personnes et les usages consacrés dans chaque pays (2).

Mais, sur certains points, notamment lorsque le séjour des bâtiments sur rade doit se prolonger assez pour donner lieu à des rapports plus fréquents, soit avec les autorités, soit avec les habitants du pays, cette première visite ne suffit pas toujours, et il peut être utile ou simplement d'usage d'en faire d'autres à diverses autorités, soit militaires, soit civiles (3). Les officiers commandants ne sauraient que suivre les indications fournies à cet égard par les consuls, qui les accompagnent, du reste, dans toutes les visites officielles et les présentent eux-mêmes. Leurs instructions ne leur en font pas une obligation, mais celle-ci résulte pour eux du devoir qui leur est imposé de s'attacher à conserver, dans leurs relations avec les commandants des bâtiments de l'État et dans les affaires où leur action se combine avec celle de ces officiers, le bon accord sans lequel il serait impossible d'accomplir régulièrement la tâche commune qui leur est imposée.

649. Fêtes nationales. — Le cérémonial maritime prescrit encore aux commandants des navires de guerre mouillés

(1) Ordonnance du 1er juillet 1831, art. 3.
(2) Décret du 20 mai 1885, art. 851. (F.)
(3) Circulaire de la marine du 1er octobre 1844.

dans les rades et ports étrangers de prendre part aux fêtes nationales et de s'associer aux démonstrations publiques, soit de réjouissance, soit de deuil, de l'État dans les eaux duquel ils se trouvent, ainsi qu'à celles que les navires de guerre d'une puissance tierce font dans certaines solennités particulières. Les commandants des bâtiments de guerre doivent régler leur conduite, en pareille circonstance, de manière à prévenir tout ce qui pourrait blesser l'amour-propre des gouvernements étrangers ; ils ont le droit de compter pour cela sur l'assistance des consuls, qui doivent les fixer sinon sur les convenances, du moins sur les coutumes locales, dont l'inobservation est toujours d'une haute gravité lorsqu'il s'agit des relations de peuple à peuple (1).

650 **Pavoisement.** — La disposition des pavillons, dans les pavois usités dans ces occasions à bord des navires de guerre, a souvent donné lieu à des démêlés fâcheux à l'étranger. Nos navires, lorsqu'ils pavoisent, ne peuvent arborer en tête de mât que des pavillons français ou des pavillons de signaux : les postes d'honneur, pour les pavillons étrangers, sont à tribord de la grande vergue, et à babord en second rang, à la vergue de misaine ensuite, et à la vergue barrée dans le même ordre et, s'il y a un plus grand nombre de pavillons à arborer aux vergues de hune, toujours dans le même ordre que pour les basses vergues : il est défendu de placer aucun pavillon de nation sous le beaupré. A l'étranger, le pavillon de la nation dans les eaux de laquelle se trouvent les bâtiments qui pavoisent doit être arboré au premier poste d'honneur, ensuite les pavillons des bâtiments de guerre étrangers qui sont au même mouillage, puis ceux des nations étrangères dont les consuls résidant dans le pays arborent simultanément leurs couleurs (2).

---

(1) Décret du 20 mai 1885, art. 831. F

(2) Ordre du ministre de la marine du 29 avril 1827. — Circulaire des affaires étrangères du 31 juillet 1827. — Décret du 20 mai 1885, art. 834 et 840. (F

651. Exhibition du pavillon national en l'honneur des navires de guerre. — Dans les pays où l'usage l'autorise, le pavillon national doit être arboré au consulat, tant à l'arrivée qu'au départ de tout bâtiment de guerre.

652. Echange de visite avec les consuls. — Les consuls et les officiers de la marine militaire doivent échanger entre eux, à l'arrivée de chaque bâtiment, une visite officielle. La première visite doit être faite par les membres du corps consulaire, quel que soit leur grade, aux officiers généraux de la marine, commandant en chef une armée, escadre ou division navale ; les consuls généraux et consuls gérant un consulat général la reçoivent, au contraire, des capitaines de vaisseau, chefs de division, qui l'attendent eux-mêmes des consuls, et autres fonctionnaires consulaires de tout rang. Les capitaines de vaisseau commandants font la première visite aux consuls généraux, consuls et gérants des consulats généraux et consulats, si ces agents sont consuls suppléants, vice-consuls ou chanceliers ; ils la reçoivent des vice-consuls, des agents consulaires et gérants de consulats qui ne sont ni consuls suppléants, ni vice-consuls, ni chanceliers. Les capitaines de frégate et lieutenants de vaisseau commandants ont les mêmes obligations que les capitaines de vaisseau commandants. Ils doivent, en outre, la première visite aux vice-consuls ; mais ils l'attendent des agents consulaires, à moins que ceux-ci ne soient gérants d'un consulat.

Dans tous les cas où des officiers de l'armée de mer font ou rendent une visite officielle aux agents diplomatiques ou consulaires, ils sont reçus au débarcadère par un membre de l'ambassade ou de la légation, et dans un poste consulaire par un fonctionnaire du consulat, qui les conduit à la résidence de l'agent. Les vice-consuls n'ayant pas toujours auprès d'eux un officier consulaire, les officiers de marine se concertent à l'avance avec eux pour fixer l'heure où la visite sera faite (1).

(1) Décret du 20 mai 1885, art. 830 (F), et circulaire des affaires étrangères du 22 juin 1886 (F).

Toutes les fois que le temps le permet, ces visites doivent être rendues dans les vingt-quatre heures; elles se font de part et d'autre en uniforme, mais n'ont lieu qu'à la première arrivée d'un bâtiment de l'État sur une rade ou dans un port où réside un consul.

Les consuls qui se rendent officiellement à bord d'un bâtiment de l'État, pour y faire ou rendre une visite au commandant, doivent porter le pavillon national à l'arrière de leur canot qui est, au surplus, habituellement mis à leur disposition par le commandant, tant pour les amener à bord que pour les reconduire à terre (1).

853. Honneurs rendus aux consuls à bord des bâtiments de guerre. — Lorsque les consuls se transportent à bord d'un bâtiment de l'État, ils y sont reçus, savoir : les consuls généraux, au haut de l'escalier par le commandant, les officiers et les aspirants de quart, la garde ayant l'arme au pied et le tambour ou le clairon étant prêt à battre ou à sonner : et les consuls sur le gaillard d'arrière par le commandant, la garde ayant l'arme au pied.

Quand ils quittent le bord, ils sont salués, les premiers de neuf coups de canon, et les seconds de sept.

Les vice-consuls sont salués de cinq coups de canon et reçus sur le gaillard d'arrière par l'officier en second du bâtiment sans que la garde soit assemblée (2). Les agents consulaires peuvent également, suivant les circonstances, jouir des honneurs accordés aux vice-consuls.

Quant aux gérants intérimaires qui n'ont pas le rang de consul, tels que consuls suppléants, drogmans, chanceliers ou autres officiers consulaires, ils n'ont droit à aucun cérémonial en vertu de leur grade personnel, mais ils sont généralement salués, par courtoisie, de cinq coups de canon et reçus à bord par l'officier en second.

D'autre part, les consuls généraux, revêtus du titre diplo-

(1) Décret du 20 mai 1885, art. 850 à 852. (F.)
(2) Décret du 20 mai 1885, art. 853. (F.)

matique de chargés d'affaires, reçoivent les honneurs accordés à l'agent diplomatique accrédité en qualité de chargé d'affaires, savoir : ils sont reçus en haut de l'escalier par le commandant du bâtiment, les officiers et aspirants de quart ; la garde porte les armes, le tambour bat trois fois et neuf ou le clairon sonne trois fois le rappel aux clairons ; ils sont salués de neuf coups de canon.

Les honneurs ci-dessus spécifiés ne sont pas seulement rendus aux consuls en fonctions, lorsqu'ils font une visite officielle à bord d'un bâtiment de l'État, mais également lorsqu'ils s'y embarquent à l'étranger pour revenir en France, ou lorsqu'ils quittent le bâtiment qui les a conduits à leur destination, toutes les fois bien entendu qu'il n'y a pas sur les lieux un agent d'un rang plus élevé (1).

Lorsqu'un bâtiment de guerre, pour tout autre motif qu'un motif politique, n'a pas, à l'arrivée dans un port étranger, salué le pavillon du pays, il est bien évident que le consul, lorsqu'il se rend officiellement à bord, ne doit pas non plus recevoir le salut dû à son grade. C'est, par exemple, le cas des bâtiments armés de moins de six canons, qui sont, comme on le sait, dispensés de faire des saluts (2).

654. Allocations aux consuls pour le service de la marine. — Les consuls ne peuvent obtenir aucune allocation directe ou indirecte sur le budget de la marine pour le service dont ils sont chargés en ce qui concerne les bâtiments de l'État (3). Cependant, lorsque le séjour prolongé d'une escadre ou d'une division a constitué un consul en dépenses extraordinaires, il en est quelquefois indemnisé, après concert préalable entre les deux départements des affaires étrangères et de la marine sur les fonds de l'un ou l'autre ministère. Nous ajouterons à ce sujet qu'il est depuis longtemps entendu que les consuls ne sont tenus, ni de traiter les officiers de marine pendant

(1) Ordonnance du [illegible] novembre [illegible], art. [illegible] (F). — Décret du 20 mai [illegible], art. [illegible] (F).

(2) Décret du 20 mai [illegible], art. [illegible] (F).

(3) Ordonnance du [illegible] novembre [illegible], art. [illegible] (F).

leurs relâches, ni de faire aucune espèce de dépense à leur occasion. Un acte de politesse de leur part ne doit pas dégénérer en une source de dépenses pour l'État, et les consuls ont dès lors à s'abstenir de toute demande d'indemnité, sauf dans les circonstances réellement extraordinaires qui intéressent essentiellement le service, et à l'égard desquelles ils reçoivent, du reste, habituellement des instructions spéciales ou tout au moins des avertissements officieux. L'apparition fortuite de bâtiments de guerre, dépendant d'une station navale voisine ou envoyés en croisière pour protéger le commerce, ne rentre évidemment pas dans ce cas (1).

655. Respect des privilèges des bâtiments de guerre. — Les consuls doivent tenir la main à ce que les bâtiments de guerre soient traités partout avec les égards auxquels a droit le pavillon national, et à ce qu'on leur concède toutes les immunités et tous les privilèges qui découlent des principes généraux du droit des gens, et que nous accordons invariablement dans nos ports au pavillon de guerre de toutes les marines étrangères. Le plus essentiel de ces privilèges est celui de l'exterritorialité du bord et, comme conséquence naturelle, l'exemption de toute descente de justice et la dispense de toute visite de douane ou de police (2).

656. Communications réciproques entre les consuls et les commandants. — Les consuls et les officiers commandants des bâtiments de guerre doivent se communiquer réciproquement toutes les informations et tous les renseignements qui peuvent intéresser le service de l'État et le commerce maritime (3).

657. Droit de police sur les navires de commerce en rade ou dans le port. — Ainsi que nous l'expliquerons ci-après dans

---

(1) Ordonnance du 3 mars 1781, titre IV, art. 4. — Circulaire de la marine du 1er octobre 17[illegible].

(2) Circulaire des douanes du 27 mars 1840.

(3) Ordonnance du 7 novembre 1833, art. 9. (F.) — Décret du 20 mai 1885, art. 157. (F.)

le chapitre VI, les consuls sont, directement et spécialement, chargés de la surveillance et de la police des navires de commerce français et de leurs équipages. Ce pouvoir disciplinaire, toutefois, ne leur appartient que lorsqu'il ne se trouve pas de bâtiment de l'État dans leur résidence ; dans le cas contraire, ce serait en effet le commandant de celui-ci qui en demeurerait seul investi (1).

Autrefois les commandants des bâtiments de la marine militaire n'exerçaient la police des navires et équipages français que *sur les rades* étrangères, et les consuls en restaient chargés à l'égard des navires de commerce ancrés ou mouillés *dans les ports*. Depuis la promulgation du décret-loi du 24 mars 1852, les commandants à la mer sont chargés exclusivement de ce pouvoir dans les deux cas : cette disposition a été dictée par une appréciation rationnelle de la nature des choses : car si, en France, en Angleterre et sur plusieurs points situés dans les mers du Nord, il est facile de déterminer la séparation de la rade et du port, cette délimitation est presque toujours impossible dans la majorité des autres pays (2).

Il peut arriver que le commandant d'un bâtiment de l'État qui mouille sur une rade étrangère pour s'y ravitailler et qui ne compte y faire qu'un court séjour, ne réclame pas le droit de police sur les équipages des bâtiments marchands présents sur les lieux, et offre au consul de lui en abandonner l'exercice. A moins de circonstances locales tout à fait exceptionnelles, nous ne pensons pas qu'en présence des termes formels du décret précité du 24 mars 1852, le consul soit fondé en droit à accepter cette espèce de délégation de pouvoirs, parce qu'à côté du simple droit de surveillance se trouve le droit de répression qui en dérive, et qu'un consul ne peut exercer légalement qu'à défaut de bâtiment de l'État présent sur les lieux.

On conçoit cependant que le pouvoir conféré aux comman-

(1) Décret du 24 mars 1852, art. 6 et 10. (F.)
(2) Circulaire de la marine du 27 mars 1852. (F.)

dants des bâtiments de l'État ne puisse être exercé par eux hors du bord des navires français : il ne s'agit plus, en effet, alors de l'action exclusive de la loi française, et toutes les fois que la loi territoriale se trouve en jeu, c'est au consul, et à celui-ci seul, qu'il appartient de l'interpréter, d'en surveiller la juste application et de réprimer ou de faire réprimer les contraventions qui pourraient être reprochées à nos marins.

Par ce motif, lorsque la police sur les bâtiments de commerce est exercée par le commandant d'un bâtiment de l'État celui-ci ne doit permettre aux équipages de descendre à terre qu'après s'être enquis auprès du consul s'il ne saurait en résulter aucun inconvénient (1). Le consul est, en effet, seul en position de se rendre compte à l'avance des suites fâcheuses que pourraient entraîner à terre l'inconduite des matelots ou les désordres et excès commis par eux.

858 Dépôts des actes de l'état civil et des testaments. — Lorsqu'un bâtiment de l'État relâche dans un port où réside un consul, l'officier d'administration doit, conformément aux prescriptions du Code civil, déposer en chancellerie deux expéditions de tous les actes de naissance, de reconnaissance d'enfant naturel ou de décès reçus à bord pendant la traversée, ainsi qu'un des deux originaux, ou une expédition tenant lieu de second original, des testaments qu'il a pu être appelé à dresser (2). (Voir livre VI, chapitre IV, section VIII, et chapitre V, section V.)

Les plis cachetés contenant des testaments olographes doivent, sans le moindre retard, être directement transmis par le consul au ministre de la marine, qui en fait faire le dépôt au greffe de la justice de paix du domicile du testateur.

Quant aux expéditions d'actes de l'état civil, le consul, après les avoir légalisées, doit en conserver une en chancellerie et transmettre l'autre au ministère de la marine (3). Mention de

(1) Ordonnance du 3 mars 1781, titre IV, art. 25. (F.)
(2) Code civil, art. 60, 87 et 991.
(3) Circulaire des affaires étrangères du 1er septembre 1886. (F.)

l'envoi et du dépôt en chancellerie est portée en marge des actes originaux par les consuls.

Nous rappellerons ici que, toutes les fois qu'un bâtiment de l'État se trouve en relâche dans un port étranger où réside un consul, s'il survient à bord une naissance ou un décès, l'officier d'administration doit en donner avis par écrit au consul, auquel seul il appartient d'en dresser acte, à moins toutefois que le bâtiment mouillé *sur rade* ne puisse communiquer avec la terre. Dans ce dernier cas, l'acte doit bien être dressé à bord, mais il est prescrit d'y mentionner les causes qui ont empêché sa rédaction en chancellerie (1), et deux expéditions doivent en être remises au consulat, dès que les communications sont rétablies.

Lorsque les actes ont été reçus par les consuls ou par l'autorité locale, l'expédition doit en être transmise au ministère des affaires étrangères (sous-direction des affaires de chancellerie), même lorsque ces actes concernent des marins et des passagers, sauf à donner immédiatement avis des décès de marins au ministère de la marine (2). Lorsqu'il n'y a pas sur place d'agent français, ou lorsque cet agent n'est pas investi des fonctions d'officier de l'état civil, l'officier d'administration est encore compétent pour dresser les actes de l'état civil, et les expéditions prescrites par la loi sont remises à l'autorité maritime ou consulaire au premier port où aborde ensuite le navire.

659. Procès-verbaux de disparition — Lorsqu'au lieu d'un décès, il y a simplement à constater la disparition d'un homme, tombé à la mer sans qu'il ait été possible de le sauver ou de retrouver son cadavre, et soit que l'accident ait eu lieu en mer ou en rade, les consuls ne sont jamais compétents pour rédiger les procès-verbaux ; ceux-ci doivent toujours être dressés à bord par l'officier d'administration en

(1) Instruction de la marine du 28 juillet [illegible]. — Circulaire des affaires étrangères du 8 septembre [illegible]. (F.)

(2) Circulaire des affaires étrangères du 1er septembre [illegible]. (F.)

présence des témoins du fait. Si l'accident a eu lieu en mer, l'officier d'administration doit, à la première relâche, si elle a lieu à l'étranger, dans un port où réside un consul, déposer en chancellerie deux expéditions du procès-verbal dressé par lui. L'une de ces expéditions est conservée en chancellerie et l'autre est envoyée au ministre de la marine, qui la fait passer au port d'armement du bâtiment et dans le quartier d'inscription du marin disparu.

Si, au contraire, l'accident a lieu pendant une relâche dans un port étranger, et que toutes les recherches faites pour retrouver le cadavre de l'individu disparu aient été infructueuses, l'officier d'administration doit encore en dresser immédiatement procès-verbal et remettre au consul deux expéditions authentiques de cet acte.

Si, à la suite des recherches faites par les gens du bord, ou à terre sur les bords de la mer par ordre du consul, le cadavre est retrouvé, son inhumation et la rédaction de l'acte de décès concernent l'officier de l'état civil à terre, c'est-à-dire le consul.

S'il n'y avait pas d'agent français dans le port où se produit un événement de cette nature, ou si cet agent n'est pas investi des fonctions d'officier de l'état civil, l'officier instrumentaire dresse l'acte du décès. Lorsqu'au moment du départ du bâtiment, le corps n'a pas été retrouvé, il est prescrit à l'officier instrumentaire d'inviter les autorités locales, française ou étrangère, dans le cas où la découverte en aurait lieu plus tard, à envoyer une expédition de l'acte de décès dressé par leurs soins au ministre de la marine; et pour rendre cette mesure plus efficace, il doit leur laisser une expédition du procès-verbal de disparition, ainsi qu'un signalement aussi complet que possible de l'individu disparu.

Dès que les consuls sont mis en possession des actes dressés par les autorités étrangères, ils doivent déposer les originaux dans leur chancellerie et en faire faire des copies littérales accompagnées au besoin de traductions dûment certifiées, qu'ils transmettent au ministre des affaires étrangères.

en se bornant à aviser le département de la marine d[e la] date de leurs envois.

660. Arrestation des déserteurs. — Si, pendant la relâc[he] d'un bâtiment de guerre, des hommes désertent du bord, [le] commandant en donne avis au consul par la remise d'u[ne] *dénonciation* signée et indiquant le signalement du dése[r]teur, son nom, son âge, son lieu de naissance, son quarti[er] et son numéro d'inscription.

Les consuls interviennent auprès des autorités locales pour que les déserteurs, qui leur sont ainsi dénoncés, puissent être poursuivis et arrêtés, selon les formes particulières de la législation de chaque pays et les stipulations du droit conventionnel.

Nous n'énumérerons pas ici les nombreuses conventions qui stipulent, pour nos consuls, le droit de réclamer l'extradition des marins déserteurs ; c'est un principe passé aujourd'hui dans le droit des gens positif, que les autorités locales doivent, sur la réclamation des consuls, employer tous leurs efforts pour appréhender les déserteurs des bâtiments étrangers. L'intérêt de la marine, tant militaire que commerciale, de toutes les nations exige qu'il ne soit jamais méconnu.

Lorsque l'arrestation des déserteurs a donné lieu à quelques dépenses, ou que, d'après la législation locale, il est dû une prime pour leur appréhension, ces frais sont immédiatement payés par les consuls, et la totalité en est précomptée plus tard sur le salaire des hommes (1).

Ces frais sont, dans tous les cas, réglés de gré à gré avec les consuls ou avec les autorités locales, et avancés par les premiers, si le bâtiment auquel l'homme appartenait n'est plus en rade, ou, dans l'hypothèse inverse, acquittés avec les autres dépenses du bord.

Le déserteur arrêté doit être reconduit à son bord, si le bâtiment auquel il appartient n'a pas repris la mer. S'il est, au contraire, parti, et qu'il y ait en rade d'autres bâtiments de

(1) Décret du 10 juillet 1895 ; tarif n° 25.

guerre, le déserteur doit être mis à la disposition de l'officier commandant en chef; à défaut d'un bâtiment de guerre, le consul doit laisser le déserteur en prison à terre, en pourvoyant à ses besoins, c'est-à-dire à sa nourriture, jusqu'à ce qu'il ait pu être embarqué sur un navire de commerce destiné pour la France. Dans ce cas, outre la mention sur le rôle de la qualité de déserteur, il doit être donné au capitaine par le consul un ordre écrit, pour la remise du marin à la disposition de l'autorité maritime du port de destination; il va sans dire que le ministre de la marine doit être informé de toutes les circonstances se rattachant à ces sortes d'affaires.

Les frais de passage des déserteurs de la marine militaire sont fixés à 7 francs par jour, nourriture comprise, quand le rapatriement est effectué par un navire d'une ligne subventionnée, de gré à gré, dans tous les autres cas. Enfin, s'il y avait nécessité, pour renvoyer un déserteur en France, d'emprunter la voie étrangère, de mer ou de terre, le consul aurait à acquitter lui-même le prix de la place ou du passage (voir *infrà*, section IV, § 3 [1]). Nous avons déjà dit, au chapitre deuxième, que tous les frais faits par les consuls pour l'arrestation des marins de l'État déserteurs, leur geôlage, leur rapatriement, etc., étaient remboursés directement sur état par le département de la marine.

Nos lois déclarent que le délit de désertion est imprescriptible et n'est pas couvert par la prescription décennale [2]. Le marin déserteur qui est resté à l'étranger, et qui est reconnu comme tel dans le pays même où il a commis son délit, devrait donc rigoureusement, dès que son identité a été constatée, être arrêté et envoyé en France. Mais, en réalité, il n'en est pourtant pas ainsi, d'abord parce que la jurisprudence de tous les pays sur les délits successifs ne s'ac-

[1] Ordonnances (F) du 29 octobre 1833, art. 36 et 37, et du 7 novembre 1833, art. 15. — Décret du 22 septembre 1891, art. 9 (F).

[2] Décret du 14 octobre 1811. — Arrêt de la Cour de cassation du 7 février 1849. — Circulaires de la marine des 18 août 1847 et 14 février 1851.

corde pas avec la nôtre, et ensuite parce que la plupart des traités stipulent un terme fatal, passé lequel la réclamation d'un déserteur ne peut plus avoir lieu, ni produire aucun effet. Aussi les consuls doivent-ils soigneusement s'abstenir de réclamer l'arrestation des marins établis dans le pays, en se fondant sur ce qu'ils auraient, à une époque plus ou moins reculée, déserté d'un bâtiment de guerre et laisser, le moment venu, à nos tribunaux maritimes le soin d'apprécier si ces mêmes individus, à leur rentrée en France, peuvent encore être poursuivis et punis comme déserteurs.

661. De la protection des Français (1). — On sait qu'en temps ordinaire, nos bâtiments de guerre sont essentiellement chargés à l'étranger d'offrir une protection tutélaire à tous les intérêts français. Lorsque ces navires se trouvent en station ou en relâche dans un pays livré à la guerre civile, et où l'autorité locale est elle-même hors d'état de protéger les étrangers, la présence seule de la flamme militaire est souvent une garantie suffisante pour nos nationaux ; quelquefois le bâtiment de guerre se transforme en asile, et l'humanité exige alors que cet asile ne s'ouvre pas seulement pour les Français, mais encore pour tous les étrangers, privés d'une égale protection de la part des forces navales de leur nation, et pour les sujets mêmes du pays qui, victimes des dissensions civiles, voudraient se réfugier à l'abri de notre pavillon. Nous n'avons pas à rappeler ici combien cette protection toute d'humanité, et renfermée dans les limites d'une stricte neutralité, a été efficace dans une foule de circonstances et à la suite d'événements dont le souvenir n'est pas encore effacé ; mais nous dirons qu'elle ne saurait s'exercer d'une manière utile, complète et surtout juste, que par une entente pleine et entière, une communauté de vues absolue, entre les commandants et les consuls.

Autant la situation des consuls au milieu des désordres de la guerre civile est grave, à cause de la responsabilité tout

(1) Décret du 20 mai 1885, art. 137. (F.)

exceptionnelle qui pèse sur eux, autant les déterminations qu'ils peuvent avoir à prendre demandent de prudence et de réflexion. Ils ne sauraient, sans danger pour leurs nationaux et les intérêts généraux de leur pays, se laisser aller à des mesures extrêmes, qu'une impérieuse nécessité peut seule excuser et légitimer; mais ils ne doivent pas non plus hésiter à les prescrire, lorsque la gravité des circonstances le commande. L'attention avec laquelle ils doivent suivre le cours des événements, leur connaissance acquise du caractère et des dispositions des chefs, ainsi que des habitants du pays où ils résident, sont à cet égard les meilleurs guides de leurs déterminations; et, en entretenant toujours avec les officiers de la marine militaire, des rapports faciles et conformes en tout à l'intérêt du service, ils trouvent en eux, au moment du danger, l'accord et le concours empressé qu'ils peuvent désirer, et l'efficace protection réclamée par leurs nationaux et par eux-mêmes.

662. Intervention des bâtiments de guerre dans les troubles locaux (1). — Nos bâtiments de guerre sont quelquefois appelés à intervenir, officieusement, dans les luttes intérieures d'un pays en proie à la guerre civile, non seulement dans l'intérêt de nos nationaux, mais encore dans celui des habitants mêmes du pays. Dans des circonstances exceptionnelles, cette intervention peut même revêtir un caractère actif et officiel. La conduite à tenir par les consuls, dans les cas, tout à fait exceptionnels, d'intervention directe du gouvernement français dans les luttes politiques intérieures d'une nation étrangère, leur est naturellement tracée par les instructions spéciales qu'ils reçoivent alors du département des affaires étrangères. Mais la marine elle-même est souvent appelée, dans ces circonstances, à concourir au but que le gouvernement se propose, par son intervention. Son concours se traduit d'ordinaire par une surveillance plus active à l'égard des bâtiments étrangers, et plus immédiatement

(1) Décret du 20 mai 1885, art. 138 (F.).

encore à l'égard des navires français dont ils contrôlent les mouvements, les cargaisons ou destinations ; enfin, par un secours effectif prêté aux autorités territoriales, soit en facilitant leurs communications, soit en aidant au succès de leurs opérations militaires, tantôt par des transports de troupes ou de munitions, tantôt par les entraves qu'ils suscitent aux mouvements de leurs ennemis. Pour bien remplir un mandat si délicat, les commandants de nos bâtiments de guerre ne sauraient mettre trop de soin à s'aider de l'assistance des consuls et à tenir ceux-ci au courant de tous les événements de nature à influer sur les déterminations qu'ils pourraient avoir à prendre de concert. Si ces cas sont heureusement rares, ils n'en créent pas moins, lorsqu'ils se présentent, tant aux consuls qu'aux commandants des bâtiments de guerre, une obligation impérieuse d'entretenir ensemble les meilleurs rapports de bonne harmonie.

Section II. — *Des passages sur les bâtiments de l'État.*

663. Embarquement des consuls. — Nul officier militaire ou civil, fonctionnaire ou agent quelconque d'un service public, ne peut être embarqué comme passager à bord d'un bâtiment de l'État, s'il n'est muni d'une lettre de service ou de tout autre titre en due forme (1).

Le passage sur les bâtiments de l'État est accordé aux consuls qui se rendent à leur destination, sur la demande que le ministre des affaires étrangères en adresse à celui de la marine. Il doit, autant que possible, en être de même, lorsque les consuls sollicitent passage sur les bâtiments de l'État, soit pour satisfaire à des ordres de permutation, soit pour revenir en France. La correspondance constatant le fait de cette demande officielle doit être exhibée aux officiers commandants. Toutefois, en cas de décès d'un consul à l'étranger, aucune justification analogue n'est exigée pour assurer,

---

(1) Décret du 7 mai 1879. (F.)

s'il y a lieu, le retour de sa famille dans une colonie française ou dans un port de la métropole (1).

Les consuls qui croient devoir réclamer à l'étranger, soit pour eux, dans un intérêt de service bien entendu, autrement ils n'y auraient aucun droit (2), soit en faveur de tierces personnes, un passage sur un bâtiment de guerre pour revenir en France ou pour se rendre dans un port étranger en dehors de leur résidence, doivent toujours en faire la demande par écrit (3), en indiquant les rang, grade ou qualité de la personne pour laquelle le passage est requis, la position qu'elle occupera à bord, ainsi que le département ministériel auquel incombera ultérieurement le soin d'en acquitter les frais.

664. Position des passagers à bord des bâtiments de l'État. — Les diverses positions des passagers à bord des bâtiments de l'État sont déterminées de la manière suivante :

1re table (dénomination ancienne :		table du commandant ;
2e —	id.	de l'état-major ;
3e —	id.	des aspirants de la marine ;
4e —	id.	des maîtres ;
5e —	id.	des simples rationnaires (4).

La première table comprend deux catégories : à la première appartiennent : les ambassadeurs, les ministres plénipotentiaires, résidents généraux, conseillers d'ambassade, consuls généraux, résidents supérieurs, secrétaires et consuls de première classe, résidents de 1re classe ; à la deuxième : les secrétaires généraux de protectorat, secrétaires de 2e et de 3e classe, consuls de 2e classe, résidents de 2e classe, consuls suppléants, les vice-consuls et chanceliers revêtus du titre de consul honoraire, le premier drogman de l'ambas-

(1) Ordonnance du 7 novembre 1833, art. 1er. (F.)

(2) Circulaire des affaires étrangères du 28 février 1856.

(3) Ordonnance du 7 novembre 1833, art. 4 (F.), et décret du 20 mai 1885, art. 144 (F.).

(4) Circulaire de la marine du 23 février 1887 et tableau annexe. (F.)

sade de Constantinople quand il n'est ni consul général, ni consul.

Les attachés d'ambassade, vice-consuls et vice-résidents de 1re et de 2e classe, les chanceliers, drogmans et interprètes de 1re, 2e et 3e classe, les médecins d'ambassade et de légation, fonctionnaires de l'État, sont placés à la deuxième table.

Les commis de chancellerie, de drogmanat, d'interprétariat, les drogmans et interprètes auxiliaires, les linguistes en Chine et au Japon passent à la troisième table. Lorsque, par suite de l'insuffisance des locaux ou pour tout autre motif, la troisième table n'est pas constituée à bord, les passagers de la table supprimée passent à la table de la classe immédiatement supérieure. Mais ils ne doivent pas moins être traités comme si la troisième table existait réellement, et les ordres d'embarquement, autorisations, avis, etc., doivent toujours être établis d'après le classement que nous avons indiqué ci-dessus.

Les gens de mer et toutes autres personnes à rapatrier, notamment les Français dénués de ressources, peuvent être embarqués à bord des bâtiments de l'État sur la réquisition des consuls (1). Le passage à bord de ces bâtiments ne donne lieu à d'autres frais que ceux du remboursement du prix de la nourriture, suivant la table à laquelle les rapatriés ont été admis et d'après les tarifs arrêtés par le ministre de la marine.

Le ministre peut d'ailleurs accorder les dispenses de remboursement aux hommes rapatriés à leurs propres frais. Quant aux indigents étrangers à tout service public, c'est le ministère de l'intérieur qui rembourse, en fin de compte, les frais de passage qu'il a autorisés (2).

665. Des réquisitions de passage par les consuls. — Lorsqu'un passager annoncé sur un bâtiment de guerre n'a pas eu

(1) *Formulaire des chancelleries*, tome Iᵉʳ, page [illegible].

(2) Décrets [illegible] du [illegible] mai 18[illegible], art. 2, § 7, et 33, § 4 et du 22 septembre 1851, art. 9.

lieu, il doit être payé, suivant le cas, à l'officier commandant ou à l'état-major, une indemnité égale à la moitié de l'allocation qui aurait été due d'après les tarifs, si le fait du passage se fût accompli ; cette dépense est supportée par le département des affaires étrangères dans tous les cas où l'incident est résulté soit d'une révocation de ses ordres, soit de ce que le passager annoncé n'a pas été rendu à bord à l'époque indiquée pour le départ (1). Cette prescription suffit pour démontrer aux consuls la nécessité de ne former qu'avec beaucoup de circonspection, surtout en faveur de personnes tierces, des demandes qui, si le passage accordé n'avait pas lieu, pourraient faire retomber à leur charge personnelle le payement de l'indemnité légalement due (2).

Aucun passage n'est accordé sur les bâtiments de l'État à des particuliers voyageant pour des motifs quelconques d'intérêt privé, alors même qu'ils proposeraient de rembourser au Trésor le montant des allocations réglementaires. Si une exception était jugée nécessaire, elle ne pourrait avoir lieu qu'en vertu d'une décision spéciale du ministre de la marine. Dans ce cas, le passage serait concédé, à charge de remboursement, à la simple ration et les passagers ne pourraient être admis à l'une des tables du bord que sur l'autorisation du commandant et avec le consentement, facultatif et révocable, des membres de cette table. Tout passage du même genre avec engagement de se nourrir en nature est formellement interdit (3).

Toutes les fois que les bagages d'un passager excèdent mille kilogrammes, les commandants ont le droit d'exiger, pour les recevoir, l'autorisation écrite des préfets et chefs maritimes en France ou des consuls dans les ports étrangers (4). Néanmoins, lorsqu'il s'agit du bagage d'un consul passager se rendant à sa destination ou changeant de rési-

---

(1) Ordonnance du 7 novembre 1833, art. 4. (F.)

(2) Circulaire des affaires étrangères du 18 novembre 1833. (F.)

(3) Décret du 7 mai 1879, art. 14 (F.)

(4) Ordonnance du 1er mars 1831, art. 16.

dence, cette autorisation n'est pas habituellement réclamée, et si elle devenait nécessaire, l'autorité compétente pour l'accorder ne saurait la refuser, à moins de circonstances de force majeure.

Quant aux passages, requis directement par les consuls, en faveur d'autorités ou de personnes notables du pays de leur résidence, on comprend que c'est là une question sur laquelle il ne saurait leur être donné d'instructions générales. Des raisons de politique ou de convenance peuvent, dans plusieurs circonstances, les porter à demander aux commandants des bâtiments de guerre la faveur de passages de cette nature, et l'on n'a pas à craindre que ceux-ci n'y fassent pas droit. Nous croyons, du reste, que les consuls agiront toujours prudemment en n'usant qu'avec une extrême réserve de cette faculté, à laquelle ils ne doivent d'ailleurs jamais recourir sans faire connaître, tant au ministre des affaires étrangères qu'à celui de la marine, les motifs de leur détermination.

SECTION III. — *De l'appel aux forces navales.*

666. Cas où cet appel peut avoir lieu. — Lorsque, d'après la situation politique du pays, un consul le croit nécessaire dans l'intérêt de l'État, ou par suite de danger manifeste, soit pour la sûreté des personnes, soit pour la conservation des propriétés françaises, il peut faire appel aux forces navales qui se trouvent en rade ou dans des parages peu éloignés.

Quelques consuls ont pensé que, dans ces circonstances, ils devaient invoquer la haute intervention du ministre de la marine. C'est là une erreur. D'une part, en effet, ce mode de procéder entraîne de grands retards dans l'accomplissement du désir exprimé, alors précisément qu'il peut y avoir un intérêt majeur à le satisfaire dans un très bref délai. D'autre part, il serait souvent difficile, en raison des distances, au ministre de la marine, de préjuger les ressources dont les chefs de station disposent au moment de la réception de ses ordres, et d'apprécier exactement les facilités d'exécution

que présente l'intervention demandée. Pour obvier à ces inconvénients, les agents doivent toujours, en pareille occurrence, s'adresser directement et immédiatement au chef de la station ou division navale la plus rapprochée de leur résidence. (1)

667. De la forme de l'appel. — Tout appel aux forces navales doit avoir lieu par écrit. Les consuls doivent spécifier en détail, dans ces communications, les motifs qui les portent à faire une pareille démarche, et y formuler, autant que possible, la durée approximative du temps pendant lequel ils auront besoin de l'assistance qu'ils requièrent. Ces indications doivent, comme de juste, aider le commandant de la division ou du bâtiment isolé qui reçoit la réquisition à se décider à prendre, sous sa responsabilité, une décision immédiate, soit en acquiesçant à la demande du consul, soit, au contraire, en la déclinant, si, en y obtempérant, il pouvait craindre de compromettre le succès d'ordres antérieurs ou l'issue de la mission spéciale dont il serait chargé (2).

Les consuls doivent rendre compte, à la fois au ministre des affaires étrangères et à celui de la marine, de toutes les circonstances qui peuvent les obliger à faire appel aux forces navales, que leur demande ait été ou non accueillie par les officiers commandants auxquels elle était adressée (3). La responsabilité qui résulte, pour eux, des conditions mises à l'exercice du droit de faire appel aux forces navales, leur impose, du reste, le devoir de n'en user qu'avec la plus grande mesure, et dans les seuls cas de nécessité bien constatée (4).

668. Effet de l'appel aux forces navales. — Hâtons-nous de répéter ici ce que nous avons déjà indiqué au livre III, que,

(1) Ordonnance du 7 novembre 1833, art. 3, 16 et 17. (F.) — Circulaire des affaires étrangères du 11 avril 1856. (F.)

(2) Décret du 20 mai 1885, art. 137 et 205. (F.)

(3) Ordonnance du 7 novembre 1833, art. 22. (F.)

(4) Circulaire des affaires étrangères du 18 novembre 1833. (F.)

lorsque des consuls se trouvent dans le cas d'appeler à leur aide les forces navales de la France, comme, par exemple, à la suite de graves conflits survenus entre eux et le gouvernement ou les autorités de leur résidence, ils ne doivent jamais aller jusqu'à provoquer, de la part des commandants des bâtiments de guerre, des mesures violentes ou coercitives dans le but d'obtenir, immédiatement, le redressement des griefs dont ils croiraient avoir à se plaindre, car ce serait là empiéter sur l'initiative du gouvernement et engager par avance sa liberté d action. On peut, d'ailleurs, admettre que, si un consul en venait ainsi à dépasser la limite vraie de ses attributions, et à abandonner de son propre mouvement le terrain de la discussion pour passer sur celui de l'action, les commandants des bâtiments de guerre manqueraient de leur côté à tous leurs devoirs, s'ils ne refusaient pas leur concours jusqu'au moment où le gouvernement aurait donné l'ordre de revendiquer, par la force, les justes satisfactions qui nous auraient été déniées.

669. Réquisition des bâtiments de guerre. — Les consuls n'ont pas seulement le droit de faire appel aux forces navales françaises, pour retenir dans le port de leur résidence les bâtiments qui s'y trouvent de passage, ils peuvent aussi, quoique exceptionnellement, envoyer en mission, c'est-à-dire requérir dans un but d'utilité publique, ceux qui y sont stationnés. C'est là un moyen de communication, d'influence et de protection auquel les événements de la politique extérieure peuvent obliger les consuls à avoir recours, et dont ils ne sauraient par conséquent être privés ; mais ils ne doivent en user qu'avec une réserve d'autant plus grande, qu'il en résulte souvent pour le Trésor une dépense considérable.

Les instructions du ministère de la marine prescrivent, d'une manière toute spéciale, aux officiers commandants éventuellement appelés à recevoir des réquisitions de la part des consuls, de faire à ces agents, dans toutes les circonstances

dont l'appréciation leur est laissée, des représentations écrites dans le but de leur faire connaître la dépense que devra entraîner le voyage, et de bien constater le caractère officiel et le degré d'urgence que présente la mission. Ces observations une fois faites, si le consul se croit obligé d'insister pour le départ du bâtiment, l'officier commandant doit exécuter la mission qui lui est confiée, sa responsabilité se trouvant complètement dégagée (1), et la dépense retombant, s'il y a lieu, à la charge de l'agent qui a demandé le départ du bâtiment. Toutes les fois, du reste, qu'un consul a cru devoir expédier en mission un bâtiment de la flotte, il doit immédiatement rendre compte au ministre des affaires étrangères des circonstances qui ont motivé la mesure (2), en ayant soin, d'ailleurs, pour prévenir toute demande ultérieure d'explications, d'en instruire simultanément le département de la marine.

SECTION IV. — *Des dispositions éventuelles à prendre après le départ des bâtiments de l'État*

670. Des officiers ou marins laissés malades à terre. — Lorsqu'au moment de son départ, un bâtiment de l'État laisse à terre, pour cause de maladie, des officiers ou marins de son équipage, le consul doit pourvoir à l'acquittement des dépenses qui peuvent en être la suite, et assurer le rapatriement ultérieur des délaissés, soit sur un autre bâtiment de guerre, soit par la voie des navires de commerce français ou étrangers (3), comme il est dit plus loin.

Nous avons déjà dit, au chapitre deuxième, que toutes les avances faites à terre par les consuls pour journées d'hôpital ou de rapatriement des marins de l'État leur étaient remboursées sur état par le ministère de la marine. Cette disposition ne s'applique d'une manière aussi générale qu'aux officiers et aux hommes de l'équipage, c'est-à-dire aux ma-

(1) Circulaire de la marine, 5 juin 1849. — Décret, 20 mai 1885, art. 295. (F.)
(2) Circulaire des affaires étrangères du 7 septembre 1849. (F.)
(3) Décret du 7 mai 1879, art. 2. (F.)

rins ; relativement aux domestiques civils embarqués, qui peuvent être traités dans les hôpitaux aux frais de la marine, il existe des règlements spéciaux.

671. Domestiques civils laissés malades. — En principe, tout domestique reconnu avoir été blessé au service doit être reçu dans les hôpitaux maritimes et être traité aux frais de l'État ; pour tout autre cas de maladie bien et dûment constatée, les domestiques des officiers généraux et commandants, lorsqu'ils ne sont pas payés par l'État et ont seulement droit à la ration, doivent être traités dans les hôpitaux civils aux frais de la marine ; mais ils doivent être renvoyés en France, par les occasions les plus favorables, dès qu'ils sont en état de supporter la traversée. Ceux de l'état-major, qui ont un traitement fixe en sus de leur ration, doivent être traités comme les précédents, soit qu'ils continuent à appartenir aux bâtiments, soit que leur débarquement ait entraîné la suppression de leur solde. Tous les autres domestiques payés par l'État doivent être traités, en cas de maladie, aux mêmes titres et conditions que les marins composant les équipages des bâtiments. Hors les cas qui viennent d'être spécifiés, les domestiques des officiers de marine ne peuvent, à l'étranger, être admis dans les hôpitaux, qu'autant que ces officiers se rendent personnellement garants envers le département de la marine du prix des journées de traitement [1].

Ces dispositions sont d'une exécution très simple ; en s'y conformant, les consuls doivent cependant, lorsqu'ils ont à se rembourser sur la marine d'avances faites pour le traitement à terre de domestiques, avoir soin de ne pas se borner, comme pour les marins, à faire connaître la provenance des malades, mais indiquer encore les conditions spéciales de leur débarquement.

672. Rapatriement des officiers et marins provenant des bâtiments de l'État. — Les officiers ou marins de l'État, débarqués ou délaissés à l'étranger, sont rapatriés par les bâti-

(1) Circulaires de la marine des 18 juin 1827 et 26 août 1836.

ments de guerre et, à défaut, par les navires de commerce français, sur réquisition des agents diplomatiques et consulaires.

Sur les paquebots des lignes subventionnées (1), les officiers sont admis avec un rabais de 30 % sur le tarif ordinaire ; les officiers-mariniers et marins, au prix de 7 francs par jour.

Sur tous autres paquebots et navires du commerce français, le prix du passage doit être débattu entre le capitaine et le consul, puis inscrit par ce dernier sur le rôle d'équipage. On ne saurait, en effet, imposer aux capitaines l'obligation de rapatrier les officiers et marins de l'État aux prix du tarif de l'article 11 du décret du 22 septembre 1891, alors que ce tarif, particulièrement réduit, vise uniquement les officiers et marins provenant des navires du commerce. Toutefois, s'il s'agit de simples matelots, les consuls doivent, toutes les fois qu'ils en ont la possibilité, les embarquer à titre de remplaçants ou de passagers gagnant leur passage, sauf à mentionner au rôle d'équipage leur position de marins de l'État.

Quand le rapatriement s'effectue par un navire français, les consuls n'ont pas à se préoccuper du prix du passage, qui est toujours réglé à destination par les soins de l'autorité maritime. Toutes les fois, au contraire, que le rapatriement doit s'effectuer, en tout ou en partie, par voie étrangère (paquebots ou chemins de fer), les agents diplomatiques et consulaires doivent, à moins d'impossibilité, acquitter eux-mêmes le prix du passage ou de la place ainsi que les frais accessoires du voyage, en se conformant aux règles suivantes :

---

(1) Les lignes maritimes subventionnées sont actuellement les suivantes : Du Havre à New York, de Saint-Nazaire aux Antilles et au Mexique (Cie générale transatlantique), — de Bordeaux au Brésil et à La Plata, de Marseille aux échelles du Levant, à la côte orientale d'Afrique, en Australie, en Chine et au Japon (Cie des Messageries maritimes), — du Havre et de Marseille à la côte occidentale d'Afrique (Cies des Chargeurs réunis et Fraissinet).

Bagages. — Le transport des bagages appartenant aux officiers à rapatrier est à la charge de l'État, jusqu'à concurrence de :

1.000 kilog.	pour les	officiers généraux ;
500 —	—	officiers supérieurs ;
300 —	—	officiers subalternes.

Le surplus est à la charge de l'intéressé.

Les officiers commandants ont droit, en outre, au transport gratuit de leur gamelle, jusqu'à la concurrence de la fixation de poids ci-après déterminée :

Contre-amiraux	1.200 kil.
Capitaines de vaisseau	1.100 —
Capitaines de frégate	900 —
Lieutenants de vaisseau	300 —

Ces quotités doivent être ajoutées à celles indiquées plus haut, pour obtenir le poids total accordé aux officiers commandants. (Circulaire du 13 mai 1867.)

Vin. — Sur les paquebots étrangers, où le vin n'est pas accordé gratuitement comme boisson réglementaire de table, les passagers de l'État peuvent en faire usage, et les frais qui en résulteront seront compris dans les dépenses régulières du voyage. Mais, dans aucun cas, ces dépenses ne devront excéder une allocation journalière de 6 fr. 25. (Circulaire du 15 juillet 1882.)

Gratifications aux domestiques. — Cette dépense, qui est facultative, doit rester à la charge des passagers.

Transport de bagages, frais d'embarquement et de débarquement. — Des indemnités, fixées comme suit, sont allouées aux passagers de l'État, pour les couvrir des frais auxquels ils ont à faire face pour le transport de leurs personnes et de leurs bagages, soit à l'embarquement, soit au débarquement, soit en cours de voyage, savoir :

DÉSIGNATION DES CATÉGORIES	OFFICIERS ET ASSIMILÉS			Aspirants et assimilés	Premiers maîtres, maîtres et assimilés
	Généraux	Supérieurs	Inférieurs		
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1re catégorie . . . . . . 2e — . . . . . . 3e —	50	40	30	25	15
4e — . . . . . . 5e —	35	25	20	15	10

Ces indemnités ne sont payées qu'une fois pour chaque voyage, du point de départ au point d'arrivée, sans tenir compte des escales pour arrêts.

Les seconds maîtres, quartiers-maîtres et marins ne peuvent prétendre à aucune indemnité pour frais de transport de bagages.

La 1re catégorie comprend les localités suivantes : Calcutta, Melbourne, Shanghai, Hong-Kong, Batavia et La Havane.

La 2e catégorie : Singapour, Bombay, San-Francisco et Bangkok.

La 3e catégorie : Aden, Colombo, Panama, Valparaiso, Montevideo, Rio-de-Janeiro, Bahia, Buenos-Ayres, Sydney (Australie), Sainte-Catherine (Brésil), San-Thomé, Ile-du-Prince, Zanzibar (Circulaire du 20 juillet 1875) ; tous les ports de l'Amérique du sud et des Antilles autres que La Havane. (Circulaire du 16 février 1874.)

La 4e catégorie : Halifax, Sydney (Nouvelle-Écosse), New-York, Maurice. (Circulaire du 7 septembre 1881.)

La 5e catégorie : Lisbonne et les autres villes du Portugal ; Londres et les autres villes du royaume de la Grande-Bretagne ; les ports de la Grèce et de la Turquie (Circulaire du 4 mars 1878), les ports de l'Italie. (Dépêche du 24 décembre 1873.)

Les passagers de l'État, voyageant sur les chemins de fer américains, ont droit à une allocation journalière pour nourriture fixée ainsi qu'il suit :

Officiers et assimilés. . . . . . 15 francs.
Aspirants et assimilés . . . . . . 10 —
Officiers mariniers et assimilés . . 8 —
Marins et assimilés . . . . 6 —

Séjours à l'étranger. — Les officiers et marins de l'État, qui voyagent sur les paquebots ou sur les chemins de fer étrangers, ont droit à l'indemnité de séjour, lorsqu'ils sont obligés de s'arrêter en route. Le séjour obligatoire sera dûment constaté par l'autorité consulaire.

La quotité de cette indemnité est fixée comme suit, en tenant compte des catégories qui ont été établies plus haut pour le payement des frais de transport de bagages, savoir :

DÉSIGNATION DES CATÉGORIES	OFFICIERS ET ASSIMILÉS			Aspirants et assimilés	Officiers mariniers et assimilés	Marins assimilés et domestiques
	Généraux	Supérieurs	Inférieurs			
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1re catégorie. .	60	50	40	30	15	10
2e — . .	50	40	30	25	15	10
3e — . .	45	35	25	20	12	8
4e — . .	40	30	20	15	10	7
5e — . .	30	20	15	10	8	6

Dans les cas, fort rares, où le prix du passage ou de la place, ainsi que les frais accessoires qui viennent d'être énumérés, ne pourront être acquittés par les autorités consulaires, celles-ci devront mettre à la disposition des officiers ou marins à rapatrier la somme strictement nécessaire pour qu'ils puissent solder eux-mêmes la dépense à laquelle ils se trouveraient ainsi obligés de faire face directement (1).

673. Naufrage des bâtiments de l'État. — Les dispositions relatives aux naufrages des bâtiments de commerce sont applicables à ceux des bâtiments de l'État (2) : nous les indiquerons à la section VII du chapitre sixième.

(1) Circulaire de la marine du 17 novembre 1891.
(2) Circulaire de la marine du 1er octobre 1814.

674. Abandon d'effets et de munitions à l'étranger. — Si un bâtiment de l'État a été forcé, par un appareillage précipité ou par toute autre cause, d'abandonner des ancres, des chaînes, des embarcations, ou de laisser à terre des effets et munitions quelconques, les consuls doivent faire retirer les ancres, veiller à la conservation de tous les effets abandonnés ou délaissés (1), et les faire diriger, si cela est possible, sur le port français le plus voisin et par la première occasion qui se présente (2). Dans tous les cas, il doit être rendu compte au ministre de la marine, sous le timbre de la direction de la comptabilité générale (bureau de la comptabilité des matières), de tout fait de cette nature et des résultats qu'il peut avoir eus. S'il s'agissait de denrées laissées à terre et qui n'auraient pu être embarquées avant le départ du bâtiment, les consuls devraient joindre, à l'avis donné par eux au ministre, un procès-verbal constatant l'importance et la valeur exacte des objets auxquels il se rapporte (3).

Néanmoins, les consuls sont autorisés à faire vendre ceux de ces objets qui leur paraîtraient trop défectueux, ou trop avariés pour pouvoir être encore employés ; ils peuvent également les faire vendre, dans le cas où les frais de leur envoi dans un port de France ne devraient pas être au moins compensés par l'utilité dont ces objets pourraient encore être pour le service (4).

Toute vente doit avoir lieu publiquement et aux enchères; il en est dressé un procès-verbal détaillé que le consul est tenu de transmettre au ministère de la marine avec les autres pièces justificatives déterminées par les règlements (5).

Ces procès-verbaux d'adjudication doivent d'ailleurs indiquer la date des ordres ou autorisations en vertu desquels les ventes ont été faites ; les espèces et quantités des objets

(1) Ordonnance du 7 novembre 1833, art. 24. (F.) — Circulaire de la marine du 28 janvier 1839. (F.)

(2) Circulaires de la marine des 1er octobre 1814 et 31 mars 1849.

(3) Circulaire de la marine du 14 août 1840.

(4) Circulaires de la marine des 1er octobre 1814 et 28 janvier 1839. (F.)

(5) Ordonnance du 7 novembre 1833, art. 25 et 26. (F.)

mis en vente; les mesures prises pour assurer aux adjudications la plus grande publicité possible; le récit circonstancié de ce qui s'est passé aux enchères; le prix d'adjudication; les noms et qualités des adjudicataires; le montant de la vente; enfin, le détail des frais occasionnés par la vente et le produit net acquis au Trésor (1).

Le produit des ventes doit être immédiatement transmis au ministère de la marine, en une traite sur Paris, à l'ordre du caissier central du Trésor public (2).

675. Produits de sauvetages. — Les consuls doivent agir de même dans les cas de sauvetage d'effets provenant d'un bâtiment de guerre naufragé, ou lorsqu'un de ces bâtiments a été condamné pour cause d'innavigabilité. Suivant la gravité des circonstances ou la difficulté des transbordements, ils sont tenus d'en rendre compte au ministère de la marine, pour obtenir, soit l'autorisation de vendre, soit l'ordre de réexpédier les objets sauvetés (3).

676. Rapatriement des marins de l'Etat naufragés. — Les marins de l'Etat naufragés à l'étranger sont rapatriés par les consuls, conformément aux règles que nous avons déjà indiquées relativement à ceux qui ont été laissés malades, ou delaissés, ou débarqués au dehors par un motif quelconque.

(1) Règlement du 31 octobre 1840, art. 181.

(2) Ordonnance du 14 septembre 1832, titre Ier, art. 3. — Circulaire du 28 janvier 1889. (F.)

(3) Ordonnance du 7 novembre 1833, art. 27. (F.) — Circulaire de la marine du 28 janvier 1889. (F.)

CHAPITRE V

Rapports des consuls avec les fonctionnaires des colonies voyageant a l'étranger.

677. Des paiements à faire dans certains cas aux fonctionnaires coloniaux. — Le concours des agents des affaires étrangères peut être réclamé par le ministre des colonies, en vue d'assurer le paiement des indemnités de voyage, séjour, transport des bagages, etc., allouées aux officiers, fonctionnaires, employés et agents civils et militaires des services coloniaux ou locaux, voyageant à l'étranger, à bord de bâtiments étrangers. Pour l'exécution du service qui leur est confié à cet égard, ces agents doivent se conformer aux règles posées par le décret du 3 juillet 1897 que nous allons exposer ci-après.

678. Détermination du droit au passage, et frais accessoires de passage sur les navires étrangers. — Les officiers, fonctionnaires, employés et agents civils et militaires des services coloniaux ou locaux, se rendant aux colonies ou dans les pays de protectorat, peuvent être appelés, ainsi que leurs familles, à prendre passage sur les navires étrangers, ou à voyager par chemin de fer hors du territoire français. Dans ce cas, l'itinéraire le plus économique, tant sur la voie de terre que sur la voie de mer, doit toujours être adopté, à moins d'une décision spéciale prise par le ministre.

Les droits aux passages, aux frais de l'État, sur les navires étrangers sont déterminés par les dispositions du livre II du décret du 3 juillet 1897.

Le passage sur les navires étrangers des officiers, fonctionnaires, employés et agents civils et militaires des services coloniaux ou locaux, qui voyagent en service, peut entraîner les frais accessoires suivants :

1° *Vin*. — La dépense, résultant pour le passager de la délivrance du vin, est à la charge de l'État ou des budgets locaux et donne lieu à la concession d'une indemnité qui ne peut dépasser le chiffre de 6 fr. 25, quel que soit le grade de l'officier, fonctionnaire, employé ou assimilé, et de 3 francs pour les agents civils et militaires ou assimilés d'un grade inférieur.

Cette indemnité ne constitue pas un droit ; c'est une limite qui ne peut être dépassée dans aucun cas, et les dépenses de l'espèce sont justifiées au moyen de factures, que les intéressés doivent réclamer soit au commandant, soit au comptable du bord avant leur débarquement.

Les familles des officiers, fonctionnaires, employés ou agents civils ou militaires peuvent prétendre à l'indemnité de vin, dans les mêmes conditions que leurs chefs et suivant la proportion établie à l'article 49 du décret du 3 juillet 1897 (1).

2° *Frais de maladie*. — Les dépenses effectuées à ce titre sont remboursées aux passagers des services coloniaux ou locaux, en vertu d'une décision spéciale du ministre, et après production d'un mémoire dûment certifié par le médecin du bord.

3° *Transport de bagages. — Frais d'embarquement et de débarquement*. — Des indemnités, fixées par le tableau ci-après, sont allouées aux passagers coloniaux ou locaux pour leur tenir compte des frais auxquels ils ont à faire face pour le transport, l'embarquement et le débarquement de leur personne et de leurs bagages à l'étranger, savoir :

(1) Décret du 3 juillet 1897 (art. 42 et 43). — Instruction des colonies du 11 août 1897.

DÉSIGNATION DES CATÉGORIES.	OFFICIERS ET ASSIMILÉS.			Personnel non officier assimilé aux aspirants	Adjudants, sergents-majors, sergents et assimilés.	Employés et agents assimilés aux caporaux et soldats (1)
	Généraux	Supérieurs	Subalternes			
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1re catégorie.. 2e — .. 3e — ..	50	40	30	25	15	8
4e — .. 5e — ..	35	25	20	[illegible]	10	5

NOTA. — Ces indemnités ne sont payées qu'une seule fois pour chaque voyage du point de départ au point d'arrivée, sans tenir compte des escales ou arrêts. Elles sont destinées à faire face aux dépenses de bagages, soit à l'embarquement, soit au débarquement, soit en cours de route.

(1) Les caporaux et soldats ne peuvent prétendre à aucune indemnité pour le transport des bagages.

Le droit aux indemnités fixées par le tableau ci-dessus est déterminé d'après la situation des localités dans lesquelles les officiers, fonctionnaires, employés et agents civils et militaires des services coloniaux ou locaux, embarquent ou débarquent, savoir :

1re *catégorie*. — La Havane, les ports de Chine et du Japon, Calcutta, les îles Philippines et de la Sonde.

2e *catégorie*. — New-York, les ports de l'Indo-Chine et de l'Indoustan (autres que Calcutta), la Nouvelle-Zélande, les ports de l'Afrique australe et les ports étrangers de la côte occidentale d'Afrique.

3e *catégorie*. — Aden, l'Australie et tous les pays de l'Amérique, à l'exception de New-York.

4e *catégorie*. — Les Seychelles, Maurice et les ports de l'Égypte.

5e *catégorie*. — Tous les pays, villes et ports de l'Europe, hors de France.

679. Règlement des frais de voyage à l'étranger; feuille de voyage. — Les allocations dues aux officiers, fonctionnaires, employés et agents civils et militaires des services coloniaux ou locaux, à leurs familles et à leurs domestiques, soit pour les frais de transport en chemin de fer, soit pour le transport

des bagages, leur embarquement et leur débarquement, soit pour les indemnités de séjour à l'étranger, font l'objet d'un compte d'emploi.

Le montant peut en être avancé, soit en totalité, soit en partie par les consuls, qui en consignent le paiement sur une feuille de voyage spéciale, délivrée à chaque intéressé et dont le modèle est annexé au décret du 3 juillet 1897.

Dans le cas où aucun paiement n'est effectué, mention en est faite, par le consul, sur ledit document.

Ce fonctionnaire y indique également la durée du séjour minimum à l'étranger auquel est obligatoirement astreint le titulaire entre son débarquement et son réembarquement, en tenant compte, s'il y a lieu, du trajet à effectuer entre deux ports différents.

Lorsque ce délai est passé, le consul mentionne les cas de force majeure invoqués par l'intéressé.

A l'arrivée des intéressés à destination, la feuille de voyage est toujours mise à l'appui du compte d'emploi (1).

680. Des indemnités de séjour à l'étranger. — Les officiers, fonctionnaires, employés et agents civils et militaires des services coloniaux ou locaux qui sont obligés de séjourner à l'étranger, ont droit à une indemnité pour chaque journée de séjour obligatoire dûment constatée par les agents consulaires, ou, à défaut, par les autorités locales.

Les indemnités dont il s'agit sont fixées par le tableau ci-après, en tenant compte des catégories déterminées pour les frais de transport de bagages :

(1) Décret du 3 juillet 1897, art. 46 et 47.

DÉSIGNATION DES CATÉGORIES.	OFFICIERS ET ASSIMILÉS			PERSONNEL non officier assimilé aux aspirants.	ADJUDANTS, sergents majors, sergents et assimilés	CAPORAUX, soldats et assimilés.
	Généraux.	Supérieurs	Subalternes.			
	fr.	fr	fr	fr	fr	fr
1re catégorie ..	60	50	40	30	15	10
2e ..	50	40	30	25	15	10
3e — ..	45	35	25	20	12	8
4e — ..	40	30	20	15	10	7
5e — ..	30	20	15	10	8	6

Pendant les journées de voyage passées en chemin de fer, ces allocations sont réduites d'un quart.

681. Droit des familles aux indemnités de transport de bagages, d'embarquement et de séjour à l'étranger. — Les familles des officiers, fonctionnaires, employés et agents civils et militaires des services coloniaux ou locaux, passagers sur des bâtiments étrangers et voyageant aux frais de l'État, ont également droit aux indemnités de transport de bagages d'embarquement et de débarquement; mais il n'est alloué pour toute la famille que la moitié de l'indemnité allouée à son chef. De même, elles ont droit à une indemnité fixe par journée de voyage en chemin de fer, ainsi que pour les séjours obligés sous réserves des justifications à produire, comme il est dit plus haut, en ce qui concerne le chef de famille.

Ces indemnités sont basées sur le chiffre de l'allocation accordée au chef de famille et dans les proportions ci-après indiquées : 1° Pour la femme, 3/4 : 2° pour les enfants au-dessus de 16 ans, 1/2 ; 3° pour les enfants de 3 à 16 ans, 1/3 ; 4° pour un enfant au-dessous de 3 ans, néant ; 5° pour deux enfants au-dessous de 3 ans, 1/4.

Les indemnités de toute nature et concessions de passage aux frais de l'État ou des budgets locaux, prévues dans le décret de 1897 pour la famille de l'officier, fonctionnaire, employé et agent civil ou militaire des services coloniaux ou locaux, ne sont toutefois allouées qu'à *la femme; aux fils*

jusqu'à leur majorité ; et aux filles jusqu'à leur mariage, en y comprenant les enfants utérins et les enfants adoptifs (1).

682. Passage des domestiques. — Le passage des domestiques sur les navires étrangers n'est accordé, aux frais de l'Etat ou des budgets locaux, que lorsqu'ils accompagnent l'officier général ou supérieur ou assimilé (2), au service duquel ils sont attachés, et qu'ils se trouvent dans les conditions prévues à l'article 38 du décret de 1897.

Dans les cas exceptionnels où ils ne peuvent accompagner leurs maitres, la dépense résultant de leur passage ne pourra être mise à la charge de l'État ou des budgets locaux que par décision ministérielle.

En aucun cas, les domestiques n'ont droit aux indemnités de transport de bagages et de séjour, allouées à leurs maitres et dont nous avons indiqué le taux plus haut (3).

(1) Décret du 3 juillet 1897, art. 44, 49 et 51.

(2) Officier général ou fonctionnaire assimilé. . . 3 domestiques.
Officier supérieur. . . . . 1 —

(3) Décret de 1897, art 50.

CHAPITRE VI

DES FONCTIONS DES CONSULS DANS LEURS RAPPORTS AVEC LA MARINE MARCHANDE.

SECTION Ire. — *De la condition et des mouvements des navires français.*

§ 1er. — De la condition des navires.

683 Obligations des consuls. — Les consuls doivent veiller aux intérêts des navigateurs et des commerçants; mais ils doivent, en même temps, tenir la main à ce que le pavillon national ne soit employé que conformément aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Ils ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, consentir à aucune dérogation à ces mêmes règlements, et il leur est, au contraire, prescrit de dénoncer les abus qui pourraient exister ou s'introduire à cet égard dans le pays de leur résidence (1), notamment en ce qui regarde les conditions de navigabilité des bâtiments, la régularité parfaite des papiers de bord et la sincérité du titre de commandement déféré au capitaine inscrit comme tel sur le rôle.

684. Importation de navires étrangers. — L'importation en France, sous pavillon national, de bâtiments de mer quelconques de construction étrangère, même à charge d'y être vendus, a pendant longtemps été frappée de prohibition absolue, et, sauf certaines exceptions consacrées temporairement de 1855 à 1858, ces bâtiments ne pouvaient en aucun cas jouir des avantages réservés à la navigation française. Le soin de rechercher, réprimer et signaler au ministère de la marine toute tentative faite à l'étranger dans le but d'éluder cette prohibition, constituait un des devoirs les plus essen-

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 1er. F.)

tiels imposés aux consuls dans leurs rapports avec la marine marchande (1).

Depuis le 12 décembre 1866 et en vertu de la loi du 19 mai précédent, les bâtiments de mer à voiles ou à vapeur, grées et armés, sont admis à la francisation moyennant le payement d'un droit d'importation qui est actuellement de 2 fr. (tarif minimum) ou de 5 fr. (tarif général) par tonneau de jauge (2).

L'acquisition, par des Français, de navires étrangers pouvant avoir lieu au dehors, les consuls sont naturellement appelés à régulariser provisoirement la situation de ces navires : nous dirons plus loin (section VI, § 1er) quelles sont, à cet égard, les obligations de ces agents (3).

685. Bâtiments réputés français. — La loi du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793) réservait exclusivement les privilèges de la nationalité aux expéditions maritimes qui, par l'origine du navire, la qualité des propriétaires ou armateurs et la composition des équipages, étaient entièrement françaises ; celles du 9 juin 1845 et du 19 mai 1866 ont abrogé une partie de ces dispositions. Dans l'état actuel de notre législation, aucun bâtiment ne peut être réputé français et avoir droit aux privilèges de la nationalité, s'il n'a été construit en France ou dans les possessions françaises, nationalisé par le payement des droits d'importation, en cas de construction à l'étranger, déclaré de bonne prise en cas de capture sur l'ennemi, ou confisqué pour contravention aux lois françaises, s'il n'appartient pas au moins pour moitié à des nationaux, et si les officiers et les trois quarts de l'équipage ne sont pas français.

---

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 2. F.

(2) Loi du 19 mai 1866, art. 3. — Circulaires des affaires étrangères (F.) des 11 novembre 1866 et 10 mai 1867. — Circulaire des douanes du 5 décembre 1866. — Loi du 11 janvier 1892, tableau A, nos 615 et 616.

(3) Circulaires des douanes des 24 octobre 1855, 19 octobre 1856, 21 octobre 1857 et 5 décembre 1866. — Circulaires des affaires étrangères des 22 décembre 1855, 26 septembre 1861, 11 novembre 1866 (F.) et 10 mai 1867. F.

Une distinction est faite, toutefois, par nos lois entre les navires de construction française et les navires étrangers, francisés par le paiement des droits d'importation : les premiers, seuls, sont admis à bénéficier des primes à la navigation établies par la loi du 30 janvier 1893 pour la navigation au long cours et le cabotage international.

Un des principaux privilèges accordés aux navires français consiste, en effet, dans l'obtention des primes à la construction et à la navigation, créées par la loi du 29 janvier 1881 et confirmées par celle du 30 janvier 1893.

Les premières étant liquidées par l'administration des finances, le département de la marine n'a à s'occuper que de la liquidation des primes à la navigation. Cette liquidation s'effectue toujours en France, par les soins des commissaires de l'inscription maritime. A l'étranger, les consuls se bornent à établir les pièces qui doivent permettre plus tard à l'autorité maritime en France, de régler définitivement les droits des intéressés, qu'il s'agisse de l'armement en chancellerie ou de la simple escale d'un navire bénéficiant d'une des primes à la navigation.

886. Bâtiments possédés par des Français résidant en pays étranger. — Anciennement, les Français résidant en pays étranger n'étaient admis à la possession totale ou partielle d'un bâtiment français qu'autant qu'ils étaient associés d'une maison de commerce ayant son siège, soit en France, soit dans une possession française, et qu'ils justifiaient, en outre, par un certificat d'immatriculation, n'avoir perdu ni leur nationalité ni leur esprit de retour (1).

La loi de douane du 9 juin 1845 a modifié cette disposition, et la nécessité de l'immatriculation en chancellerie pour la possession régulière d'un navire français par un citoyen résidant à l'étranger n'est plus imposée que lorsqu'il s'agit de la propriété entière ou tout au moins d'une portion supérieure

(1) Loi du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793), art. 12. F. — Circulaire des affaires étrangères du 9 décembre 1833. F.

à la moitié. Au-dessous de cette limite, le Français non immatriculé peut posséder une part d'actions dans nos navires, au même titre qu'un étranger (1).

687. Réparations à l'étranger et remplacement d'objets perdus. — Les bâtiments français ne peuvent, sous peine d'être réputés bâtiments étrangers, être radoubés ou réparés en pays étranger, si les frais de radoub ou de réparation excèdent six francs par tonneau de jauge brute, à moins que la nécessité de frais plus considérables ne soit constatée, en due forme, par un rapport signé et affirmé par le capitaine et autres officiers du bâtiment, vérifié et approuvé par le consul en résidence dans le pays où avaient eu lieu lesdites réparations, ou, à défaut d'agents français, par deux négociants français y établis (2).

Par analogie, l'on affranchit des droits d'entrée les objets de gréement, tels que câbles, ancres, etc., ainsi que les canots et chaloupes, que les capitaines peuvent se trouver dans la nécessité d'acheter à l'étranger, en remplacement d'objets similaires perdus par suite d'événements de mer, et sans lesquels il leur serait impossible de ramener leur navire en France (3). Mais cette immunité ne s'applique qu'aux objets parfaitement semblables à ceux qui ont été perdus. Si l'objet acheté à l'étranger excédait en poids ou, pour les embarcations, en tonnage, le poids ou tonnage qui figure à l'inventaire du navire, le droit serait perçu sur la différence. Dans tous les cas, la perte des objets ainsi remplacés doit être justifiée par le livre de bord et un rapport de mer affirmé par les gens de l'équipage.

Nous devons ajouter, à titre d'information générale, que la douane est tenue en France de reconnaître au départ de chaque navire l'état de son mobilier, c'est-à-dire des objets de

(1) Loi du 9 juin 1845, art. 11.

(2) Loi du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793), art. 8 (F.) — Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 2 (F.).

(3) Décisions administratives des douanes des 26 mai 1825 et 11 novembre 1839.

gréement et de mobilier qui en dépendent, qu'il en est dressé un inventaire dont une expédition fait partie des papiers de bord que tout capitaine doit avoir en sa possession [1]. Si donc quelque doute s'élevait dans l'esprit d'un consul, sur la vérité du rapport d'un navigateur qui déclarerait la perte de quelques objets faisant partie, soit de son gréement, soit de son mobilier, il suffirait du simple récolement de l'inventaire pour établir la bonne foi du capitaine ou acquérir la certitude de la fraude.

688 Armes et munitions de guerre. — Les armes de guerre et munitions non chargées, des *modèles réglementaires*, destinées aux navires de commerce, ne peuvent être mises à bord qu'après représentation du duplicata du récépissé préfectoral exigé par la loi du 14 août 1885 pour tous les cas d'exportation, et qui fait connaître le nombre, l'espèce et le poids des armes, pièces d'armes et munitions chargées qui font l'objet de l'expédition. Quant aux armes et munitions non chargées, des *modèles non réglementaires*, leur embarquement n'est soumis à aucune formalité. Les munitions de guerre chargées, destinées aux navires de commerce français, ne peuvent être embarquées sur ces navires qu'en vertu d'une autorisation du commissaire de l'inscription maritime du port d'embarquement. Les armateurs sont tenus de souscrire, entre les mains du receveur des douanes du port d'embarquement, l'engagement cautionné de rapporter et de représenter lesdites munitions de guerre qu'ils ont été autorisés à embarquer, sauf par eux à justifier, au moyen de procès-verbaux signés par tous les officiers et trois au moins des principaux marins du bord, de la perte de tout ou partie des armes, ou de l'emploi à l'étranger de tout ou partie des munitions prises en charge. L'accomplissement de cette obligation est constaté, lors du retour du navire, au moyen d'une vérification faite par les soins des agents de la marine concurremment avec ceux des douanes.

[1] Circulaire des douanes du 18 mars 1825.

A cet effet, le rôle d'équipage des navires doit toujours mentionner exactement le nombre, l'espèce, le calibre et la valeur des armes, ainsi que la quantité, l'espèce et la valeur des munitions qui ont été embarquées au moment de l'armement (1).

Toute infraction à ces dispositions serait poursuivie, en France, conformément aux lois sur l'exportation des armes et munitions de guerre. Les consuls doivent donc veiller à ce qu'aucun navigateur, en relache dans les ports de leur arrondissement, ne s'en écarte, et signaler, tant au ministère des affaires étrangères qu'à celui de la marine, tout fait dont ils auraient connaissance, et qui tendrait à éluder la loi ou à faire accepter par l'autorité française, comme perte par cas de fortune de mer, une cession ou vente d'armes de guerre faite dans un intérêt mercantile.

Ces dispositions sont exclusivement applicables aux armes et munitions à l'usage des bâtiments de commerce français. Quant aux navires de commerce étrangers arrivant dans nos ports munis d'armes et de munitions de guerre, la douane est tenue d'exiger des capitaines la déclaration de celles qu'ils ont à bord, et lorsque, dans un intérêt de police intérieure, leur débarquement est ordonné par l'autorité compétente, elle doit s'assurer, à la sortie des bâtiments, qu'ils réexportent exactement les quantités d'armes et de munitions déclarées à l'arrivée (2).

Cette obligation de débarquement à terre par mesure de police est également imposée, par la législation de certains pays, aux bâtiments de commerce étrangers. Nos consuls ne peuvent ni s'y opposer, ni même demander que, lorsqu'il est requis, on en dispense les bâtiments français, car ceux-ci sont soumis aux lois de police territoriale, par le simple fait de leur présence dans les eaux étrangères, et ne sauraient

(1) Ordonnance du 12 juillet 1847, art. 10, 12 et 14. — Notes du tarif des douanes, XXIX, p. 1392.

(2) Circulaire des douanes du 20 juin 1847.

surtout se soustraire à l'application d'une mesure usitée en France dans des circonstances analogues.

689 **Marques et noms des navires.** — Le nom et le port d'attache de tout bâtiment de mer doivent être marqués à la poupe, en lettres blanches de 8 centimètres au moins de hauteur sur fond noir, sous peine d'une amende de 100 à 300 fr. s'il est armé au long cours, de 50 à 100 s'il est armé au cabotage et de 10 à 50 s'il est armé à la petite pêche. Il est défendu, sous les mêmes peines, d'effacer, altérer, couvrir ou masquer lesdites marques.

Toute infraction de cette nature, constatée à l'étranger, doit être consignée dans un procès-verbal circonstancié dressé en chancellerie, que le consul transmet au ministère de la marine, sous le timbre de la *direction de la marine marchande (bureau de la navigation commerciale)*, pour être déféré au tribunal correctionnel dans le ressort duquel est situé le port d'attache du navire en contravention (1). Malgré ces prescriptions, il arrive quelquefois que le tableau d'arrière soit momentanément masqué par une embarcation ou par tout autre objet, et qu'en cas de rencontre à la mer de deux bâtiments, on ne puisse y lire l'inscription qui y figure. Aussi le ministère de la marine a-t-il cru, dans ces dernières années, devoir appeler l'attention des armateurs sur l'intérêt qu'il y aurait à ce que le nom du bâtiment et celui du port d'attache fussent également inscrits à l'avant sur chaque bord (2).

Les bâtiments de plaisance appartenant au *Yacht-Club de France* et à l'*Union des yachts français* peuvent, d'autre part, remplacer le nom du port d'attache par les marques distinctives de ces sociétés (3), soit une étoile blanche de chaque côté du nom pour la première de ces sociétés, une étoile bleue pour la seconde.

(1) Décret du 19 mars 1852, art. 6, 7, 8 et 10. (F.) — Circulaire de la marine du 20 mars 1852. (F.)

(2) Circulaire de la marine du 4 avril 1885. (F.)

(3) Circulaires de la marine des 23 août 1878 et 29 juillet 1891. (F.)

Celui qui fait construire un navire ou qui nationalise un navire étranger a le choix du nom à lui donner pour en certifier l'identité. Ce nom pouvait autrefois être changé après l'accomplissement de certaines formalités, mais, dans l'intérêt surtout des assureurs, et afin d'éviter les fraudes et les dangers dont les intéressés pouvaient être victimes, ces changements de noms sont aujourd'hui formellement interdits, sauf les cas de refonte des coques (1), ou exception autorisée par le ministre des finances pour des motifs graves, et seulement à l'égard des navires non hypothéqués. Quel que soit le nouvel acquéreur ou propriétaire d'un bâtiment français, celui-ci doit conserver le nom sous lequel il a été primitivement inscrit. C'est là une disposition légale à l'observation de laquelle nos consuls sont appelés à tenir la main, lors de la vente ou du réarmement sous pavillon national, dans leur résidence, d'un navire de commerce français.

690. Actes de francisation. — Tout bâtiment de notre marine marchande doit, pour constater sa nationalité, être porteur d'un document appelé acte de francisation (2).

Ces actes sont délivrés au nom du président de la République et signés de la main du ministre des finances. Si cependant le navire, nouvellement construit, doit mettre à la voile avant d'être muni de son acte de francisation définitif, la douane du port de départ peut lui en délivrer un à titre provisoire, qui est valable pour 4 mois ou pour la durée du voyage qu'accomplit le bâtiment, si ce voyage doit durer plus de 4 mois (3). De plus, lorsque, avant l'accomplissement des formalités de francisation, on veut conduire un navire neuf, du port où il a été construit vers un autre port français auquel il doit être attaché, la douane en permet l'expédition par application des dispositions transitoires de l'article 23 de la loi du 27 vendémiaire an III ; seulement, la

(1) Loi du 5 juillet 1836, art. 8.

(2) Loi du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793), art. 22. F

(3) Arrêté du ministre des finances du 30 juin 1829.

destination du navire est alors assurée à l'aide d'un acquit à caution, qui garantit les peines édictées par l'article 2 du titre III de la loi du 22 août 1791 concernant les marchandises expédiées par cabotage, c'est-à-dire le double droit de sortie. La douane permet, d'ailleurs, également que ce navire transporte, sous les formalités ordinaires, des marchandises nationales ou d'entrepôt (1).

Cette disposition générale s'applique aux expéditions de nos ports continentaux à destination de tout port français quelconque, même de ceux situés dans nos possessions d'outre-mer. Un bâtiment placé dans cette situation, c'est-à-dire non encore français, peut donc, par relâche forcée, entrer dans un port étranger.

Si l'acte de francisation d'un navire a été perdu, le propriétaire peut, en affirmant la réalité de cette perte, en obtenir un nouveau, sauf à observer les mêmes formalités et à se soumettre aux mêmes charges et droits que pour l'obtention du premier (2).

Aucune loi ou instruction réglementaire n'a prévu le cas où la perte de l'acte de francisation aurait lieu à l'étranger. Nous pensons que, par analogie avec ce qui a lieu en France et avec les règles tracées pour les congés, les consuls pourraient, en cas de perte dûment constatée, délivrer aux capitaines qui le requerraient un acte de francisation provisoire, destiné à être annulé lors du retour du navire dans un port de France (3). Nous ne saurions accepter, comme un argument suffisant en faveur de l'opinion contraire, le silence du tarif des actes délivrés dans les chancelleries consulaires : il ne résulte, pour nous, de ce que la mention de la délivrance d'un acte de francisation n'y figure pas, qu'une chose, c'est que cet acte devrait, le cas échéant, être délivré gratis. Tout capitaine est, en effet, tenu, ainsi que nous le verrons à la section suivante, d'avoir à son bord son acte de franci-

(1) Décision administrative des douanes du 14 août 1841.
(2) Loi du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793), art. 20. F.
(3) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 184.

sation (1), sous peine de n'être plus réputé français ; or, s'il le perd à la mer, il ne saurait y avoir à l'étranger qu'une autorité compétente, le consul, pour lui en délivrer un autre ou pour dresser le titre destiné à en tenir lieu. Si, ainsi que nous le verrons par la suite, les navires, achetés à l'étranger et armés sous notre pavillon, naviguent avec un acte de francisation provisoire délivré par les consuls, à plus forte raison un navire dont le capitaine, par suite d'un accident de navigation, perd son acte de francisation et même tous ses papiers de bord, doit-il recevoir du consul un document provisoire qui seul peut régulariser sa situation jusqu'à son retour en France.

Les bateaux de plaisance de 10 tonneaux et au-dessous sont dispensés de la francisation. Ceux d'un tonnage supérieur reçoivent un acte de francisation spécial, dont la production les exempte du paiement des droits de navigation dans les ports français et dans la plupart des ports étrangers (2).

691. Exportation des bâtiments français. — L'exportation des bâtiments français, autrefois prohibée, est aujourd'hui licite (3) ; la vente peut d'ailleurs s'en faire à l'étranger aussi bien qu'en France.

Si la vente s'effectue en France, la déclaration en est faite à la douane et à la marine pour la radiation des écritures ; l'acte de francisation, le congé et le rôle d'équipage sont rendus aux autorités qui les ont délivrés.

Lorsqu'il y a dans le port de vente un consul de la nation de l'acquéreur, celui-ci doit réclamer de cet agent, outre l'autorisation d'arborer le pavillon de son pays, les différentes pièces de bord nécessaires à l'armement. En l'absence de consul de la nation de l'acquéreur, celui-ci peut expédier son navire sous pavillon français. Dans ce cas, la douane

(1) Code de commerce, art. 226.
(2) Circulaire de la marine du 13 mars 1863.
(3) Loi du 21 avril 1818, art. 2.

délivre un passeport provisoire, valable seulement pour aller de France au port étranger de destination ; à l'arrivée du navire, cette pièce doit être remise au consul de France, lequel la renvoie à l'administration des douanes par l'entremise de la *direction des consulats et des affaires commerciales* du ministère des affaires étrangères.

L'équipage des bâtiments vendus à un étranger et expédiés, comme il vient d'être dit, sous pavillon français, peut même être formé de marins français, s'il y a impossibilité de se procurer des étrangers. La marine délivre alors un rôle d'équipage provisoire, qui est remis au consul dans le port d'arrivée, pour être renvoyé à l'administration de la marine du port de départ ; mais l'armateur est tenu de s'engager, par écrit et sous caution, à pourvoir tant à la subsistance de ces marins en pays étranger qu'aux frais de leur retour en France (1).

Dans ces différents cas, les consuls n'ont à intervenir, comme on vient de le voir, que pour recevoir et réclamer, au besoin, les passeport et rôle provisoires qui doivent leur être remis et pour tenir la main à ce que l'équipage soit réellement rapatrié et renvoyé en France. Ils peuvent, toutefois, accorder aux marins qui le composent la permission de rester dans le pays, d'y séjourner ou même d'aller, dans un port voisin, chercher un embarquement à salaires, sauf à donner avis des autorisations ainsi accordées aux quartiers d'inscription des intéressés (2).

Si l'armateur du bâtiment conduit à l'étranger par un équipage français se refusait à rapatrier ledit équipage, ou apportait même, dans l'accomplissement de cette obligation, une lenteur ou une temporisation qu'on pourrait présumer avoir pour fondement un dessein coupable, le consul devrait pourvoir d'office au renvoi de l'équipage en France, où le remboursement des dépenses faites serait ultérieurement

(1) Circulaires de la marine du 1er décembre 1818, des douanes du 23 décembre 1818 et de la marine du 11 mai 1819.

(2) Loi du 24 décembre 1896, art. 55 et 82.

poursuivi par l'administration contre la caution de l'armateur.

Lorsque la vente a lieu à l'étranger, le consul reçoit les pièces de bord et rapatrie l'équipage aux frais de l'armateur. Nous reviendrons, à la section VI, sur les diverses recommandations faites à cet égard aux consuls, ainsi que sur les formalités qui doivent accompagner à l'étranger la vente forcée pour cause d'innavigabilité.

§ 2. — De la police des mouvements.

692. Congés des navires français. — Aucun bâtiment français ne peut prendre la mer sans être muni d'un congé qui lui est délivré par la douane du port où il se trouve au moment de son départ (1).

Les congés sont libellés au nom du chef de l'État et portent le timbre du ministère des finances ; toutefois, ils ne sont signés que par le receveur des douanes du port d'expédition (2).

Les congés n'étaient autrefois valables que pour le voyage ; leur durée est aujourd'hui fixée à un an, quel que soit le tonnage ou la destination du navire (3). Tout congé qui, au moment du départ du navire, a plus d'une année de date, doit être renouvelé. Le nouveau congé, daté du jour de sa délivrance, est, à son tour, valable pour une année, ou jusqu'au retour du navire dans un port de France en cas de destination lointaine, et le droit, quel que soit le laps de temps qui s'est écoulé depuis la date du précédent congé, n'est exigible que pour le congé qui est délivré, sans qu'il y ait à effectuer aucune perception pour l'arriéré (4).

Il n'y a, en conséquence, pas lieu au renouvellement des congés à l'étranger, quoique le terme légal de leur durée

(1) Loi du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793), art. 22. (F.)

(2) Arrêté du ministre des finances du 30 juin 1829.

(3) Lois du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793), art. 5 (F.), et du 6 mai 1841, art. 20.

(4) Circulaire des douanes du 14 mai 1841.

soit arrivé, cependant, les consuls ont qualité pour remplacer les congés des navires français qui se seraient perdus (1), mais ils ne sauraient le faire qu'après que la perte a été prouvée et lorsque la nationalité du navire pour lequel le congé est demandé est elle-même incontestable. Ils peuvent, par conséquent, exiger au préalable le renouvellement du serment du capitaine (2), s'ils ont lieu de croire que le navire, soit quant à sa forme, soit quant à la composition de l'équipage, n'est plus dans les mêmes circonstances que lorsqu'il a été francisé. Dans tous les cas, la déclaration affirmée et signée du capitaine doit être reproduite en tête du nouveau congé.

En nous occupant, à la section VI, des formalités à remplir pour le réarmement sous pavillon français des bâtiments désarmés et vendus à l'étranger, nous reviendrons, d'ailleurs, sur cette question de la délivrance en chancellerie des congés provisoires.

Toutes les fois, au surplus, que des congés en blanc auraient été envoyés à des consuls, pour servir éventuellement à des expéditions maritimes françaises, ces congés ne seraient que provisoires et valables seulement jusqu'à l'arrivée des navires dans le premier port de France : cette clause doit invariablement être insérée dans les congés dressés par ordre des consuls (3).

La date des sorties successives d'un navire est inscrite dans nos ports sur le congé par l'employé du bureau chargé du service de la navigation ; la même formalité est quelquefois accomplie dans les chancelleries : c'est un tort, car, en principe, la douane a seule le droit de placer sur les congés ces annotations destinées à constater les mouvements des navires ; les opérations effectuées à l'étranger ne doivent

---

(1) Décision du ministre des finances du 18 pluviôse an X (7 février 1802). — *Formulaire des chancelleries*, tome 1er, mod. n° 351.

(2) Loi du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793), art. 9. (F.)

(3) Décisions du ministre des finances des 18 pluviôse et 15 messidor an X (7 février et 4 juillet 1802). — Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 3. (F.)

s'inscrire que sur les feuilles spéciales annexées aux rôles d'équipage (1).

693. Registre des traversées (2). — Tout navire, qui bénéficie d'une des primes à la navigation établies par la loi du 30 janvier 1893, doit être muni d'un registre à souche spécial dont le modèle a été arrêté par le ministre de la marine (3), et qui sert à l'inscription des divers voyages effectués par le navire. Ce registre, qui doit toujours rester à bord, reproduit la déclaration remise, au moment de l'armement, par l'armateur à l'autorité maritime ou consulaire du port d'armement, et qui énonce : 1° son nom et son domicile ; 2° le nom et l'espèce du navire ; 3° le lieu et la nature de la construction (bois ou fer) ; 4° l'origine des machines et des chaudières ; 5° le lieu et la date de la francisation ; 6° s'il s'agit d'un navire construit à l'étranger, la date de la mise à l'eau ; 7° la jauge brute totale et la jauge nette ; 8° le port d'attache de la douane et celui de l'immatriculation ; 9° les nom, prénoms et quartier d'inscription du capitaine ; 10° la composition de l'équipage.

Au moment de son expédition, le capitaine fait consigner par le consul, sur le registre des traversées, la date du départ, la destination du navire et les points d'escale intermédiaires. Dans les 24 heures de son arrivée dans un port ou sur un point de relâche quelconque, le capitaine présente son registre de traversée au consul. Celui-ci, après avoir reconnu l'identité du navire par l'examen des papiers de bord, inscrit sur le registre la date de l'arrivée et dresse deux extraits constatant le voyage qui vient d'être terminé. L'extrait mentionne la route suivie, dans le cas où celle-ci aurait emprunté la voie d'un canal artificiel. L'un des extraits est remis au capitaine, l'autre est conservé par le consul dans ses archives.

(1) Circulaires de la marine des 15 novembre 1880 et 10 février 1893 (F.) — *Formulaire*, tome III, page 104.

(2) Décret du 25 juillet 1893, art. 15, 16, 17 (F.)

(3) V. *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, page 525.

Au moment de la réexpédition, le consul consigne sur le registre des traversées la date du départ, la nouvelle destination ou la nouvelle escale du navire, la composition de l'équipage et, s'il y a lieu, la nature des réparations qui ont pu être effectuées. — Lorsque le navire arrive dans un port où il n'y a pas de consul, le capitaine se fait délivrer un certificat par le commandant du bâtiment de guerre français présent dans le port ou, à défaut, par l'autorité locale. Ce certificat ou, à défaut, un rapport du capitaine affirmé sous serment, est remis à l'autorité consulaire du premier port de relâche, qui en délivre au capitaine une copie certifiée et en fait mention sur le registre des traversées. Au moment du désarmement, le registre des traversées doit être remis par le capitaine au consul (1).

En ce qui concerne le droit à la prime, nous rappelons qu'aux termes de la loi du 30 janvier 1893 : 1° la prime n'est due qu'aux navires de construction française et qu'elle est supprimée pour les navires de construction étrangère francisés après le 1ᵉʳ janvier 1893 ; 2° que les navires francisés avant la promulgation de la loi du 29 janvier 1881 sont assimilés, pour la prime au long cours, aux navires de construction française ; 3° que les navires étrangers francisés sous l'empire de la loi de 1881 et avant le 1ᵉʳ janvier 1893 ne reçoivent que la moitié de la prime au long cours ; 4° que les navires faisant la navigation au cabotage international ne reçoivent que les 2/3 de la prime et que les navires, faisant cette navigation et francisés avant le 1ᵉʳ janvier 1893, sont assimilés pour cette prime aux navires de construction française ; 5° que la prime est augmentée de 25 % pour les navires à vapeur construits sur des plans préalablement approuvés par le département de la marine. Le taux de la prime est déterminé par l'article 6 de la loi précitée de 1893.

694. Composition des équipages. — Le soin de composer l'équipage d'un bâtiment marchand appartient conjointe-

(1) Décret du 25 juillet 1893, art. 15 à 19 (F).

ment à l'armateur et au capitaine : ceux-ci sont seulement tenus de ne choisir pour officiers que des citoyens français, et de n'introduire dans l'équipage, c'est-à-dire les maîtres, matelots et mousses, qu'un quart au plus d'étrangers (1).

Cette règle a subi quelques exceptions dans l'intérêt de la navigation dans les mers lointaines (2) : nous les signalerons en nous occupant de ce sujet spécial.

Aux termes d'un avis du Conseil d'État, en date des 17 et 24 avril 1894, les navires armés dans ces conditions particulières ne doivent pas bénéficier de la prime à la navigation, cette prime étant, aux termes de la loi, une compensation aux charges de l'inscription maritime.

695. Infractions en matière de commandement. — Tout capitaine, maître ou patron, qui se prête à l'usurpation de l'exercice de son commandement pour la manœuvre ou la direction nautique de son navire, et qui consent à n'être que *porteur d'expéditions*, est punissable d'un emprisonnement de 15 jours à 3 mois et de l'interdiction de commander pendant un an au moins et deux ans au plus ; en cas de récidive, cette interdiction peut même être rendue définitive et absolue. Celui qui, dans ce cas, a pris indûment le commandement du navire, est punissable de la même peine d'emprisonnement et devient en outre passible d'une amende de 100 à 500 francs (3).

Ces infractions sont, d'ailleurs, de la compétence des tribunaux maritimes commerciaux et peuvent dès lors être poursuivies en France ou même réprimées à l'étranger par les consuls. (Voir ci-après, section III, § 1.)

La loi punit également d'amende et de prison toute usurpation et tout abandon des fonctions inhérentes à la qualité de capitaine, telles que le pouvoir disciplinaire, les rapports

---

(1) Décret du 21 septembre 1793, art. 2. — Décision administrative des douanes du 13 juin 1826.

(2) Circulaire de la marine du 25 novembre 1885. (F.)

(3) Décret du 24 mars 1852, art. 82 (F.)

avec l'autorité consulaire et tout ce qui est relatif à la police de la navigation. Ces fonctions ne peuvent, en effet, être exercées que par une seule personne responsable, et ne sauraient souffrir ni partage ni délégation (1).

La preuve des arrangements irréguliers, à signaler par les consuls, peut résulter quelquefois de documents remis en chancellerie ou de pièces fournies aux autorités locales, et il convient alors d'en prendre des copies authentiques et dûment légalisées. Dans d'autres circonstances, l'interrogatoire d'un équipage suffit pour élucider le délit d'usurpation de commandement; les consuls doivent alors faire déposer les hommes sous la foi du serment, et mentionner expressément, dans le procès-verbal d'interrogatoire, l'accomplissement de cette formalité, car, sans cela, la valeur légale du rapport d'un consul au point de vue judiciaire pourrait plus tard être contestée en justice (2). La même recommandation s'applique, du reste, à la constatation de tous autres délits susceptibles d'entraîner des poursuites pour violation des règlements maritimes. De ce nombre sont les contraventions quant à la qualité du capitaine, et notamment celle qui a lieu lorsqu'un maître au cabotage commande indûment un navire se livrant à des opérations de long cours, soit par des voyages directs de France, soit par des voyages intermédiaires faits à l'étranger et dissimulés à l'aide de relâches forcées. Ces infractions aux règlements doivent toujours être signalées directement au ministère de la marine (3) et non au département des affaires étrangères.

896 Embarquement des mousses et novices. — Les règlements maritimes obligent les armateurs à embarquer à bord de leurs bâtiments un nombre de mousses proportionné à la force de l'équipage. Le mousse doit avoir dix ans accom-

(1) Circulaire de la marine du 12 novembre 1852. — Décret du 24 mars 1852, art. 83 à 86 (F.)

(2) Circulaire de la marine du 26 décembre 1849.

(3) Circulaires de la marine des 14 novembre 1850 et 27 mai 1851.

plus et moins de seize (1). Il doit en être embarqué au moins un par dix hommes d'équipage ; c'est-à-dire que tout navire ayant trois hommes d'équipage doit avoir un mousse, mais que le deuxième mousse n'est nécessaire qu'au-delà de vingt hommes d'équipage, le troisième au-delà de trente, et ainsi de suite (2). Toutefois, les armateurs peuvent, en remplacement des mousses et dans la proportion réglementaire établie à l'égard de ceux-ci, embarquer sous la dénomination de novices des jeunes gens de seize à dix-huit ans révolus (3). L'observation rigoureuse de ces dispositions est trop conforme aux intérêts vitaux de la marine pour que les consuls ne s'attachent pas avec un soin tout particulier à contrôler, à l'aide des rôles délivrés au départ, l'effectif des bâtiments qui abordent dans les ports de leur résidence, et à porter à la connaissance du ministre de la marine les infractions qu'ils viendraient à découvrir (4).

697. Embarquement des chirurgiens. — Les armateurs de tout navire armé pour la pêche de la morue sont tenus d'embarquer un chirurgien, ayant au moins le titre d'officier de santé, lorsque l'équipage est composé de quarante hommes ou plus, les mousses non compris ; sont seuls dispensés de cette obligation les armements de navires pour la pêche de la morue sur la côte de Terre-Neuve (5).

Quant aux navires armés pour le long cours, ils ne sont tenus d'embarquer un chirurgien que dans le cas où ils reçoivent à bord cent personnes, tant hommes d'équipage (les mousses non compris) que *passagers* (6).

Lorsque ces mêmes navires sont spécialement affectés au transport des *émigrants*, l'embarquement d'un chirurgien ou

(1) Décret du 23 mars 1852.
(2) Décret du 24 mars 1852.
(3) Décrets des 15 mars 1862 et 2 mai 1863.
(4) Circulaires de la marine des 1er octobre 1844 et 31 août 1848 (F.
(5) Ordonnance du 4 août 1819. — Décret du 17 février 1894.
(6) Ordonnance du 4 août 1819, art. 12 et 13. — Décrets des 2 juillet 1853, 15 janvier 1855 et 17 septembre 1864. (F.

officier de santé ne devient obligatoire qu'autant que le nombre des émigrants présents à bord s'élève à cent ou plus, abstraction faite du chiffre de l'équipage (1).

Enfin, tout bâtiment à vapeur français affecté au service postal ou au transport d'au moins cent voyageurs, qui fait un trajet dont la durée, escales comprises, dépasse 48 heures, est tenu d'avoir à bord un médecin commissionné par le ministre de l'intérieur, et qui prend le titre de médecin sanitaire maritime (2).

Les consuls doivent veiller attentivement à ce que les armateurs ou les capitaines de nos bâtiments, pour s'épargner les frais d'un chirurgien et éluder les obligations qui leur sont imposées, ne fassent pas porter sur leur rôle comme passagers de véritables marins concourant à la manœuvre lorsque le navire est dehors (3). Lorsqu'ils ont acquis la preuve que l'administration de la marine en France a été trompée au moment de l'embarquement de ces prétendus passagers, ils sont tenus d'en instruire le ministre de la marine.

698. Coffre de médicaments. — Les armateurs des navires, sur lesquels un chirurgien est embarqué, sont tenus de lui fournir le coffre de médicaments, les ustensiles et autres objets dont la composition et le détail sont prescrits par les règlements. De son côté, chaque chirurgien doit se munir, outre sa trousse, d'une caisse d'instruments de chirurgie.

L'embarquement d'un coffre de médicaments est également imposé : 1° aux navires destinés pour le long cours et qui ont à bord huit hommes d'équipage ou plus, le mousse compris ; 2° quel que soit le chiffre de leur équipage, aux bateaux armés pour les grandes pêches de Terre-Neuve, d'Islande ou de la mer du Nord ou pour la pêche du maquereau dans la mer d'Irlande.

---

(1) Loi du 18 juillet 1860 (F.). — Décret d'exécution du 9 mars 1861, art. 6 et 8 (F.).

(2) Décret du 4 janvier 1896, art. 45.

(3) Circulaire de la marine du 27 août 1819.

La composition du coffre de médicaments est déterminée par l'administration de la marine d'après la force de l'équipage et la destination du bâtiment. Une instruction préparée par la même administration, sur l'usage à faire des médicaments embarqués, doit toujours accompagner le coffre. Les armateurs doivent se pourvoir, à leurs frais, de cette instruction, dont on trouve des exemplaires chez tous les pharmaciens du littoral (1).

Nous reviendrons ailleurs sur le devoir sacré que l'humanité impose aux capitaines de ne se servir des médicaments dont ils disposent qu'en mer et jamais dans les relâches, les malades devant alors être traités à terre dans les hôpitaux. Disons seulement que les remèdes consommés en cours de voyage doivent être soigneusement remplacés pendant les relâches, et que les consuls doivent veiller à ce que cette obligation ne soit pas éludée.

Quant à la visite du coffre, elle n'a lieu, par ordre des consuls, que dans le cas d'armement ou de réarmement à l'étranger, ainsi que nous l'expliquerons en traitant des formalités spéciales prescrites à cet égard par les règlements en vigueur.

699. Fanaux réglementaires ; signaux en temps de brume ; moyens de sauvetage. — Tous les bâtiments de guerre et de commerce, qu'ils soient à voiles ou à vapeur, sont tenus d'allumer la nuit, en cours de route comme au mouillage, ce qu'on appelle des fanaux ou feux de position, dont le nombre et l'emplacement varient, d'ailleurs, suivant l'espèce des navires qui ont à en faire usage (2). D'autre part, les navires affectés au transport des passagers doivent être pourvus de moyens de sauvetage (embarcations, bouées, ceintures, etc.), dont le nombre varie suivant le tonnage du navire et le genre

(1) Ordonnance du 4 août 1819. — Décrets des 17 février 1894, 11 février et 22 mai 1896. — Circulaires de la marine des 30 avril 1894 et 3 juillet 1896.

(2) Décret et règlement du 21 février 1897.

de navigation auquel il se livre (1). Les consuls doivent veiller à ce que nos capitaines n'éludent pas les obligations qui leur sont imposées à cet égard.

La loi punit d'ailleurs d'une amende de 10 à 300 francs et d'un emprisonnement de 3 jours à 1 mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, le capitaine qui a négligé d'allumer ses feux ou de faire les signaux prescrits en temps de brume, même lorsque cette infraction n'a point été suivie d'accident. Elle punit également d'une amende de 50 à 1 500 francs tout capitaine d'un navire à passagers qui prend la mer sans être pourvu des moyens de sauvetage réglementaires, qui ne les entretient pas en état de servir ou qui ne les remplace pas au besoin. Les consuls sont chargés de constater ces délits et peuvent recevoir à leur sujet les plaintes des capitaines, des équipages et des passagers et procéder à toute expertise et à toute enquête. Le jugement de ces délits appartient au tribunal maritime commercial présidé par le consul. Les consuls peuvent déléguer, en matière d'enquête, leurs pouvoirs aux agents consulaires qui relèvent d'eux ; avis de cette délégation doit être donné aux deux départements des affaires étrangères et de la marine (2).

700. Visite avant de prendre charge. — Aux termes de l'art. 225 du Code de commerce, tout capitaine, avant de prendre charge, est tenu de faire visiter son navire ; la visite a pour but, en constatant l'état du bâtiment, de s'assurer qu'il peut naviguer et qu'il est muni de tout ce qui lui est nécessaire pour le voyage.

Cette mesure de précaution a été souvent mal interprétée et mal appliquée à l'étranger. Il est arrivé, en effet, plusieurs fois que des navires, expédiés de France pour l'étranger, ont été soumis à la visite par l'autorité consulaire dans les ports où ils abordaient, bien que la vérification de leur

(1) Loi du 10 mars 1891, art. 7. (F.)
(2) Loi du 10 mars 1891, art. 14 et 15. (F.) — Circulaire de la marine du 22 septembre 1891. (F.)

état matériel eût été faite au lieu du départ. Les consuls qui ont cru devoir imposer cette obligation d'une seconde visite dans le cours d'un même voyage, ont été au-delà de ce qu'exige, sous ce rapport, la législation sur la matière (1), et il nous paraît, dès lors, utile de présenter ici quelques explications.

Le Code de commerce, en disposant que le capitaine est tenu de faire visiter son navire avant de prendre charge, ajoute : *aux termes et dans les formes prescrites par les règlements*. Les actes dans lesquels il faut chercher le sens de cette réserve sont : 1° la déclaration du 17 août 1779; 2° la loi du 9-13 août 1791.

Or, voici ce qu'on y lit : « Pour les navires destinés au » long cours, il doit être fait deux visites, ou plutôt la visite » est partagée en deux opérations. Lorsqu'un capitaine ou » armateur veut mettre un navire en armement, il est tenu » d'appeler deux officiers visiteurs, qui, après avoir reconnu » l'état du navire, donnent leur certificat de visite, en y » exprimant brièvement les travaux dont le navire leur a » paru avoir besoin pour être en état de prendre la mer. Une » seconde visite est encore requise quand l'armement est » fini et que le navire est prêt à prendre charge ; le procès- » verbal de la première expertise est représenté, et le certi- » ficat définitif doit énoncer le bon et dû état dans lequel se » trouve alors le navire (2). » Toutes autres visites sont superflues et supprimées. Par conséquent, il n'y a lieu dans un port consulaire à la visite obligatoire d'un bâtiment de commerce français, qu'autant qu'il s'agit ou d'un armement primitif fait dans ce port, ou de la transformation en expédition au long cours d'une expédition au cabotage (3), ou d'un réarmement après désarmement dans le même port, ou bien encore dans le cas exceptionnel où, pour un navire déjà visité au lieu de départ, l'existence d'avaries majeures survenues

(1) Circulaires de la marine des 21 mai 1827 et 26 février 1866. (F.)

(2) Loi du 9-13 août 1791, titre III, art. 12, 13 et 14.

(3) Circulaire de la marine du 5 mai 1866. (F.)

depuis serait tellement notoire, que la prompte réparation après l'expertise aurait été jugée indispensable. Quoique, à proprement parler, il ne doive pas être procédé à la visite avant le départ en cours de campagne, l'usage est que les experts commis pour constater les avaries consacrent une dernière vacation à l'examen des réparations qu'ils ont indiquées, et qu'ils s'assurent de la bonne et complète exécution des travaux.

Pour les navires armés au cabotage, les certificats de visite qui leur sont délivrés au départ sont, pour la même durée que le rôle d'équipage, valables jusqu'au retour de ces navires en France. Il ne doit être dérogé à cette règle par l'autorité consulaire que dans le cas où, un bâtiment ayant fait des avaries, il y aurait péril à l'autoriser à entreprendre une nouvelle traversée avant d'avoir constaté qu'il est en état de tenir la mer (1). Cette question est cependant controversée, et il a été plusieurs fois jugé que, la loi de 1791 ayant abrogé la déclaration de 1779, aucune visite n'était exigée pour le cabotage (2).

Hors les circonstances exceptionnelles que nous venons de rappeler, la visite d'un navire, venant de France ou de tout autre lieu d'armement, ne peut être régulièrement exigée dans un port consulaire, qu'il y prenne ou non un chargement (3). Pour les navires au long cours, comme pour ceux armés au cabotage, la visite, prescrite par l'art. 225 du Code de commerce, n'est d'ailleurs obligatoire aujourd'hui que s'il s'est écoulé plus d'un an depuis la dernière visite, à moins toutefois que le navire n'ait subi des avaries (4). Enfin, la visite d'un bâtiment, primitivement armé au long cours, doit être considérée comme valable, en cas de réexpédition au cabotage dans l'intervalle d'une année, à moins d'avarie,

(1) Déclaration du 17 août 1779, art. 3. — Circulaire de la marine du 19 décembre 1862 (F).

(2) Arrêt de la cour de Bordeaux du 27 février 1826. — Jugement du tribunal de commerce de Paris du 21 septembre 1831.

(3) Circulaire de la marine du 26 février 1866.

(4) Loi du 30 janvier 1893, art. 9. (F.)

même si le navire ne reprend armement qu'après avoir désarmé effectivement, c'est-à-dire après avoir été démuni de son gréement, de ses rechanges, provisions, etc. (1).

Toutes les fois qu'un navire doit être visité à l'étranger, le capitaine adresse au consul une requête tendant à la nomination d'experts *ad hoc*; il est fait droit à sa demande par une ordonnance consulaire inscrite au bas même de la requête.

Les experts nommés doivent être d'anciens navigateurs; le plus souvent, ils sont pris parmi les capitaines des autres navires qui se trouvent en même temps dans le port. La loi exige qu'ils soient âgés de plus de trente ans (2); ils prêtent serment avant de procéder à la visite et déposent ensuite en chancellerie le procès-verbal qu'ils en ont dressé et dont une expédition, dûment collationnée par le chancelier et visée par le consul, est délivrée au capitaine du navire visité (3).

701. Certificat de visite. — Le certificat de visite d'un bâtiment est un acte assujetti à un droit spécial par l'art. 133 du tarif des chancelleries consulaires. L'ordonnance qui commet les experts, la prestation de serment de ceux-ci et le dépôt de leur rapport ne donnent, en conséquence, ouverture à aucun droit de chancellerie; mais le capitaine a toujours à acquitter, en sus du coût du certificat, le prix de l'expertise proprement dite, c'est-à-dire le montant des honoraires des experts.

702. Mesures spéciales aux bateaux à vapeur. — Outre ces mesures générales, applicables à tous les navires, les bateaux à vapeur sont soumis aux obligations spéciales qu'a consacrées pour eux le décret du 1er février 1893 qui a remplacé l'ordonnance du 17 janvier 1846.

Ainsi, aucun bâtiment à vapeur ne peut naviguer sur mer sans un permis de navigation, et ce, indépendamment des

(1) Circulaire de la marine du 25 août 1896.
(2) Loi du 9-13 août 1791, titre III, art. 11.
(3) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, page 544.

conditions imposées à tous les navires français tant par le Code de commerce que par les lois et règlements sur la navigation maritime.

Dans ce permis de navigation sont énoncés :

1° Le nom du bâtiment, son port d'armement et son port d'attache ;

2° Ses principales dimensions, son tirant d'eau lège et au maximum de charge, et le déplacement, qui ne doit pas être dépassé, exprimé en tonneaux de mille kilos ;

3° Les hauteurs de la ligne de flottaison, correspondant au déplacement maximum, rapportées à des points de repère invariablement établis au-dessus de cette flottaison, à l'avant, à l'arrière et au milieu du bateau ;

4° Le service auquel le bâtiment est destiné (transport des passagers ou marchandises, remorquage, etc.) et le genre de navigation qu'il est appelé à desservir (long cours, cabotage, bornage, etc.);

5° Le nombre maximum de passagers qui pourront être reçus dans le bateau ;

6° Les surfaces de grille et de chauffe et la capacité des chaudières ainsi que les volumes d'eau et de vapeur dont la somme forme cette capacité ;

7° Le numéro du timbre exprimant, en kilogrammes par centimètre carré, la pression effective maximum sous laquelle ces appareils doivent fonctionner ;

8° Le nombre et la définition des soupapes de sûreté ainsi que les conditions auxquelles elles doivent satisfaire ;

9° Le système des machines et leur puissance en chevaux de 75 kilogrammètres par seconde indiqués sur le piston, telle qu'elle résulte des essais effectués devant la Commission de surveillance ;

10° S'il y a lieu, le nombre, la capacité et le timbre des récipients de vapeur placés à bord.

Toutefois, si un bateau a été muni de son appareil moteur dans un département autre que celui où il doit entrer en service, ou s'il a été acheté et armé dans un port étranger, le

propriétaire peut obtenir, au lieu du permis de navigation, une simple autorisation provisoire pour faire arriver le bâtiment au lieu de sa destination (1).

Cette dernière disposition, tout exceptionnelle, ne saurait être perdue de vue par nos consuls, si, par accident ou nécessité, un bateau à vapeur, se rendant de son port de construction à son port d'attache, venait à relâcher dans le lieu de leur résidence.

L'autorisation provisoire dont il s'agit ne dispense d'ailleurs pas le propriétaire du bateau de l'obligation d'obtenir un permis définitif dans le port d'armement.

Les permis de navigation sont délivrés par les préfets des départements, après examen, et sur le rapport des commissions de surveillance, instituées dans les ports de mer où se trouvent les sièges des entreprises. Le permis de navigation cesse d'être valable et doit être renouvelé, soit en cas de changement de nature à faire modifier les énonciations mentionnées plus haut, soit en cas d'inobservation, par le propriétaire, des règlements sur les épreuves des chaudières et les visites.

Aucune chaudière ne peut, en effet, être mise en service si elle n'a subi la double épreuve chez le constructeur et à bord. L'épreuve est renouvelée périodiquement, de manière que l'intervalle entre deux épreuves ne soit pas supérieur à une année. Avant l'expiration de ce délai, le propriétaire doit de lui-même demander l'épreuve. Celle-ci doit également être renouvelée : 1° lorsque la chaudière ou une partie de la chaudière a subi des changements ou réparations notables ; 2° lorsque, par suite d'une nouvelle installation, d'un chômage prolongé ou d'un incident quelconque, il y a lieu d'en suspecter la solidité. Toute circonstance, de nature à motiver une épreuve exceptionnelle, doit être signalée par le propriétaire à l'autorité préfectorale. Des épreuves d'office peuvent être provoquées par la commission de surveillance.

---

(1) Décret du 1er février 1893, art. 11. F.

D'autre part, la visite du bateau à vapeur par la commission de surveillance doit avoir lieu au moins une fois par an.

Il doit être dressé procès-verbal de chacune de ces visites et de chacune des épreuves : mention en est faite sur les permis de navigation. Les mesures à prendre, si l'appareil moteur ou le bateau ne présentent plus des garanties suffisantes de sûreté, y sont consignées. Sur les propositions de la commission de surveillance, les préfets ordonnent les mesures nécessaires et peuvent suspendre le permis de navigation jusqu'à l'entière exécution de ces mesures.

Enfin, dans tous les autres cas où, par suite de l'inexécution des dispositions prescrites par les règlements ou par suite d'avaries, la sûreté publique serait menacée, l'autorité administrative peut suspendre et au besoin révoquer les permis de navigation (1).

L'exécution de ces mesures dans les ports étrangers devait nécessairement être rattachée aux attributions des consuls. En conséquence, la surveillance exercée en France par les préfets et les commissions spéciales a été dévolue dans les ports étrangers aux consuls assistés de tels hommes de l'art qu'ils jugent à propos de désigner (2).

Les dispositions du décret du 1er février 1893 sont trop précises et se recommandent, d'ailleurs, trop par elles-mêmes pour qu'il soit utile d'insister sur la stricte exécution qu'elles réclament de la part des consuls. Nous dirons cependant que les consuls doivent, après avoir reçu les rapports de mer dans les formes que nous indiquerons à la section suivante, se faire représenter par les capitaines les permis de navigation ; vérifier s'ils sont en règle, et s'assurer notamment que les conditions réglementaires relatives au service du bâtiment, à la tension maximum de vapeur sous laquelle il peut naviguer, et au nombre des passagers qui peuvent être embarqués, ont été rigoureusement observées.

(1) Décret du 1er février 1893, art. 35 à 41 (F).

(2) Décret du 1er février 1893, art. 44 (F). — Circulaires (F) des affaires étrangères des 21 août 1882 et 30 décembre 1882.

En cas d'infraction, il en est rendu compte tant au ministre des affaires étrangères qu'à celui de la marine.

Lorsque la visite de l'appareil moteur a lieu à l'étranger, elle doit avoir surtout pour but d'examiner si la machine est en bon état, et si elle n'a pas éprouvé pendant la traversée des dérangements ou des avaries qui puissent faire craindre des accidents et nécessiter une réparation immédiate ; si, dans cette opération, on reconnaissait des avaries telles, qu'elles ne pussent être réparées sur les lieux, et que la sûreté des passagers fût compromise ou que l'usage du bateau présentât des dangers, le permis de navigation devrait être retiré et le bateau déclaré innavigable.

Les bâtiments acquis ou construits hors de France sont soumis, après leur francisation, à toutes les dispositions résultant du décret précité. Toutefois, le ministre des travaux publics peut, sur l'avis de la commission de surveillance et de la commission centrale des machines à vapeur, prononcer l'équivalence des formalités accomplies à l'étranger avec celles qui sont réglementaires en France (1).

En France, les commissions de surveillance se composent, non seulement d'ingénieurs des mines et des ponts et chaussées, mais encore d'officiers de marine, d'officiers mécaniciens de la flotte, d'officiers du génie maritime, du commissaire de l'inscription maritime et du capitaine du port résidant sur les lieux. Il est difficile et même impossible que les hommes de l'art, dont les consuls peuvent se faire assister à l'étranger, réunissent les mêmes connaissances pratiques que ces divers et nombreux fonctionnaires. Mais, comme les visites n'ont lieu à l'étranger que dans des cas exceptionnels, c'est-à-dire lorsqu'il y a avarie, armement ou achat, car sans cela les certificats des visites effectuées en France devraient être tenus pour suffisants, les consuls doivent s'attacher, le cas échéant, à s'entourer plutôt des lumières d'hommes pratiques, mécaniciens ou constructeurs, que d'hommes de science

(1) Décret du 1er février 1893, art. 47. F.

proprement dits. Lors donc qu'on est privé du concours de personnes capables d'exercer une surveillance sérieuse, il faut s'abstenir d'imposer aux bateaux à vapeur des visites qui, par le fait, ne pourraient être efficaces et seraient même de nature à produire de graves inconvénients.

Tous les procès-verbaux des visites et vérifications effectuées à l'étranger doivent être adressés au ministère des affaires étrangères, afin qu'ils puissent être transmis à celui des travaux publics, chargé de donner les instructions nécessaires au préfet qui a délivré le permis de navigation, et auquel il appartient de prendre, au retour du bateau dans le port d'armement, les mesures que la situation des choses peut exiger (1).

Les consuls n'ont droit à aucuns frais de déplacement pour les visites qu'ils peuvent juger convenable de faire eux-mêmes à bord des bâtiments à vapeur. Ces visites ne sont pas obligatoires, et les consuls peuvent se borner à s'assurer que les hommes de l'art ont rempli leur mission ; mais, lors même qu'ils assisteraient aux expertises, il ne leur serait point dû d'émoluments, puisqu'il s'agirait d'un service public et qu'à ce titre il découle naturellement de l'exercice de leurs fonctions.

Quant à l'indemnité à allouer aux personnes chargées, à l'étranger, de la visite des bateaux à vapeur, elle est réglée par les consuls et payée par les capitaines (2). Ces allocations sont au nombre de celles qui figurent sur le tarif-annexe de chaque poste (3).

D'après ce que nous venons de dire sur la nature de la mission qu'ont à remplir les personnes commises à l'étranger pour visiter les bateaux à vapeur, on comprend que ces sortes d'expertises ne sauraient, en général, demander beaucoup de temps. Dans les circonstances exceptionnelles où il

(1) Circulaire des affaires étrangères du 15 novembre 1847.

(2) Décret du 1er février 1893, art. 13 (F).

(3) Ordonnance du 6 novembre 1842, art. 3 et 7. — Instruction du 27 décembre 1876 (F).

faudrait démonter certaines pièces, exiger quelques réparations à l'appareil et, par conséquent, prolonger ou renouveler les visites, le taux des frais de vacation doit nécessairement varier : une certaine latitude a donc été laissée aux consuls pour les régler d'après le temps qu'ont duré les visites et les difficultés qu'elles ont pu présenter. Nous n'avons pas besoin d'ajouter qu'en fixant ces indemnités, les consuls ne doivent rien négliger pour concilier, dans une juste mesure, le droit des experts à une équitable rétribution et les ménagements réclamés par une navigation qui a déjà tant et de si fortes charges à supporter (1).

703. Dispositions spéciales aux bateaux de plaisance. — Les règles précédemment exposées et relatives à l'embarquement d'un capitaine breveté, d'un ou plusieurs mousses ou novices, d'un chirurgien, de même que celles relatives à la visite et à l'embarquement d'un coffre de médicaments, ne sont pas applicables aux bateaux de plaisance, même quand ils effectuent des voyages au long cours. Par contre, les propriétaires de ces bateaux sont absolument obligés de composer leurs équipages, pour les trois quarts au moins, de marins français (2) et de se conformer aux règlements sur les fanaux, les signaux de brume et les appareils à vapeur.

Au lieu de rôles d'équipage, les navires et bateaux employés à une navigation d'agrément reçoivent des *permis de navigation de plaisance*. A ce permis, obligatoire sous peine d'amende, il peut être annexé, à la demande du propriétaire, un rôle spécial destiné à constater, en vue de l'établissement ultérieur des droits à la demi-solde, le temps passé à bord par les inscrits maritimes salariés qui font partie de l'équipage (3).

Les rôles et les permis de plaisance sont délivrés par l'administration de la marine : ils sont valables pour un an. En

(1) Circulaire des affaires étrangères du 15 novembre 1847.
(2) Circulaire de la marine du 24 août 1876.
(3) Loi du 20 juillet 1897, art. 1er et 4.

cas de relâche, ils doivent être présentés dans les 48 heures au visa des autorités maritimes et consulaires par le capitaine ou, à défaut, par le propriétaire du yacht, qui peut cependant se faire remplacer par un marin du bord. Les infractions à cette règle doivent être signalées au ministère de la marine (1).

Les porteurs de permis de navigation de plaisance ne peuvent employer leurs bateaux à aucune opération de commerce, sous peine d'être poursuivis et punis conformément aux dispositions de l'article 3 du décret-loi du 19 mars 1852. Quant à la pêche, ils ne peuvent la pratiquer qu'accidentellement et à titre de passe-temps, soit au moyen de deux lignes armées chacune de deux hameçons au plus, soit avec des filets ou autres engins non prohibés, à charge, dans ce dernier cas, de verser à la caisse des Invalides une redevance annuelle proportionnée au tonnage de leur embarcation. Qu'ils pêchent à la ligne ou au filet, les porteurs de permis de navigation de plaisance ne peuvent vendre les produits de leur pêche, sous peine de confiscation des engins de pêche et d'une amende de cinquante à cinq cents francs.

Si une infraction aux règles contenues dans l'alinéa précédent était constatée à l'étranger, elle devrait faire l'objet d'un procès-verbal circonstancié, dressé en chancellerie, qui serait transmis au ministère de la marine (2).

704. Dispositions applicables aux navires non francisés, naviguant dans les mers lointaines. — A la suite d'un accord intervenu en 1865 entre les trois départements de la marine, des affaires étrangères et des finances, certaines tolérances spéciales ont été accordées aux bâtiments appartenant au moins pour moitié à des Français, qui naviguent exclusivement dans les mers lointaines et ne rentrent jamais en France. Ces navires sont autorisés à porter le pavillon français sans être astreints à une francisation régulière, ni à

(1) Circulaire de la marine du 4 mars 1895. (F.)
(2) Loi du 20 juillet 1897, art. 2 et 5.

l'observation des règles générales relatives à la composition des équipages, sous la seule condition d'être munis d'un permis de navigation annuel, concédé par l'autorité coloniale ou consulaire du port d'attache et d'un rôle d'équipage.

Ce permis, établi d'après un modèle arrêté par le ministre de la marine (1), doit être renouvelé tous les ans. Les consuls doivent procéder en même temps au renouvellement du rôle d'équipage de ces bâtiments, sur lequel doivent figurer tous les hommes embarqués, étrangers ou non. Au moment du renouvellement du rôle, les consuls doivent se faire remettre par l'armement le montant de la prestation de 3 % au profit de la caisse des Invalides, sur les salaires des marins *français* ayant fait partie de l'équipage et assurer l'envoi de ces sommes en France, conformément aux prescriptions réglementaires. Ils doivent en outre notifier tous les mouvements de ces marins (embarquement, débarquement, désertion, décès, disparition) à leurs quartiers d'inscription, afin qu'il en soit fait apostille sur les matricules. L'obligation du rôle d'équipage est récente : elle est destinée à procurer aux marins français embarqués les moyens de faire constater authentiquement leur navigation en vue de la pension dite demi-solde, à permettre, en cas de décès ou de disparition, d'établir l'identité des hommes de l'équipage, quelle que soit leur nationalité, enfin, à créer à bord le lien hiérarchique déterminé par le décret-loi du 24 mars 1852 et, par suite, à y régulariser l'exercice de l'autorité.

Le capitaine de ces navires doit être français, *à moins d'une autorisation spéciale et formelle de l'autorité*. Telle est la règle, ce capitaine fût-il un marin non breveté, pourvu qu'il eût la confiance de l'armateur et parût présenter des garanties suffisantes. La remise du commandement à un étranger doit être envisagée comme une exception qui, il est vrai, pourra s'imposer souvent dans des régions éloignées où les marins français sont rares et où il n'est pas possible

(1) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 3°(

d'en faire venir de la métropole pour une navigation toute locale. Il appartient, en tout cas, à l'autorité consulaire d'apprécier la situation et de décider suivant les circonstances (1).

705. Des pavillons de la marine marchande. — La marine du commerce n'a pas le droit d'arborer les couleurs nationales de la même manière que la marine militaire. Elle place le pavillon français à la poupe (2). Un capitaine marchand ne peut mettre le pavillon national à la poupe de ses embarcations ; il lui est, en outre, interdit de se servir de la flamme aux couleurs nationales : il n'y a d'exception qu'à l'égard des navires affrétés pour le service de l'État, pour un service de guerre et commandés par des officiers de la marine militaire.

Cependant, dans les rades tant françaises qu'étrangères et en l'absence de tout bâtiment de l'État, le plus ancien des capitaines des navires de commerce réunis au même mouillage peut arborer au mât de misaine un triangle bleu à queue blanche (3).

Ces dispositions sont parfaitement explicites et ne peuvent donner lieu à aucune interprétation : il est cependant arrivé parfois que des capitaines de commerce se sont permis d'arborer la flamme de guerre. Les consuls doivent réprimer de pareils écarts, et il est de leur devoir de signaler au ministre de la marine les capitaines qui s'en rendraient coupables, afin qu'ils puissent être disciplinairement punis à leur retour en France (4).

Tout capitaine marchand doit avoir, outre son pavillon national, le pavillon particulier de son arrondissement maritime, lequel s'arbore à la tête du grand mât (5). Le pavillon d'arrondissement doit être hissé toutes les fois qu'on arbore le pavillon national, et réciproquement on arbore le pavillon

(1) Circulaire de la marine du 23 novembre 1885 (F.).
(2) Décret du 20 mai 1885, art. 23. (F.)
(3) Décret du 20 mai 1885, art. 24. (F.)
(4) Circulaire de la marine du 7 juin 1865.
(5) Règlement du 3 décembre 1817, art. 2 et 7.

national toutes les fois qu'on hisse celui d'arrondissement. Les capitaines sont tenus d'arborer les deux pavillons les dimanches et jours de fête, comme aussi toutes les fois qu'à l'étranger, et en raison des circonstances intéressant la police des ports ou rades, les consuls en donnent l'ordre.

Les armateurs ont, en outre, la faculté de joindre au pavillon national une ou plusieurs marques de reconnaissance spéciales à leurs navires. Mais ils ne peuvent en faire usage qu'après qu'ils les ont fait connaître au bureau de l'inscription maritime et qu'elles ont été mentionnées sur le rôle d'équipage.

Ces marques de reconnaissance, de même que les pavillons et guidons particuliers aux diverses sociétés nautiques, ne peuvent être portées que cumulativement avec le pavillon national et ne doivent jamais être arborées à la place réservée à celui-ci (1).

Spécialement, les yachts étrangers faisant partie du Yacht-Club de France ou de l'Union des Yachts français ne peuvent arborer que le guidon tricolore spécial à ces sociétés, et encore sous la condition expresse qu'il soit toujours accompagné du pavillon de la nation à laquelle appartient le bateau.

Il est expressément recommandé aux consuls de tenir la main à l'exécution de ces dispositions et d'informer le ministère de la marine des infractions qui pourraient y être commises (2).

706. Des navires hiérosolymitains. — On sait que les agents français sont chargés, à l'étranger, de protéger les navires que couvre le pavillon hiérosolymitain.

Ce pavillon est accordé par le patriarche de Jérusalem, sous forme de patentes qui s'appliquent, conjointement et d'une manière inséparable, à un navire et à un capitaine dé-

---

(1) Ordonnance du 25 mars 1765, titre XVII, art. 236. — Règlement du 3 décembre 1817, art. 6, 8 et 9. — Circulaires de la marine du 25 février 1881 (F.), du 29 juillet 1891 et du 2 février 1895.

(2) Circulaire de la marine du 16 décembre 1817.

terrannes : elles sont personnelles, et un capitaine ne peut s'en servir pour un autre navire pas plus qu'il ne peut lui-même être remplacé par une autre personne.

Ces prescriptions sont d'une rigueur absolue. Toutes les fois que le patriarche de Jérusalem accorde une patente, il en informe notre consul accrédité près de lui, lequel en avise le département des affaires étrangères qui, à son tour, le notifie à tous les agents français dans le bassin de la Méditerranée. Il ne saurait donc y avoir usurpation de couleurs (1).

707. Registre des mouvements des navires. — Nos douanes tiennent en France un registre d'entrée et de sortie des ports, sur lesquels sont énoncés les mouvements des navires, c'est-à-dire la date d'arrivée et de départ, l'espèce et le nom du bâtiment, celui du capitaine, le nombre des officiers et matelots, la nation à laquelle il appartient, les ports de provenance et de destination, et la nature de la cargaison. Les consuls doivent tenir à l'étranger un registre semblable pour les mouvements d'entrée et de sortie des navires français qui abordent dans les rades et ports de leur arrondissement (2).

708. États de navigation. — Tous les trois mois, il doit être adressé par les consuls au ministre de la marine, sous le timbre de la direction de la marine marchande, bureau de la navigation commerciale, un extrait de ce registre, présentant un relevé complet de la navigation française, non pas seulement dans le port de leur résidence, mais bien dans tous les ports compris dans la même circonscription consulaire ; cette circonstance peut occasionner quelquefois une certaine irrégularité dans l'époque de la transmission dudit état, mais elle ne saurait devenir une excuse pour ne pas l'effectuer (3). Il va sans dire que ces états des mouvements

(1) Circulaire des affaires étrangères du 5 septembre 1878. (F.)

(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 7. (F.) — *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 379.

(3) Circulaires de la marine des 15 novembre 1833 et 13 mai 1896. — *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 101.

de la navigation française ne doivent pas comprendre les bâtiments de guerre, mais seulement les navires de commerce.

709. Informations spéciales à transmettre au ministre. — En transmettant au ministre de la marine leur état trimestriel de navigation, les consuls doivent aussi, et par la même dépêche, lui faire connaître tout abus ou désordre commis à bord de navires français, en signaler les auteurs et préciser les ports d'armement ou d'attache du bâtiment.

A propos des informations à consigner par les consuls dans leurs dépêches d'envoi de ces états, relativement à la police des équipages ou autres, nous devons rappeler qu'il leur est recommandé de ne pas se borner à citer les noms des capitaines du commerce, mais d'indiquer, au contraire, toujours avec le plus grand soin, les quartiers, folios et numéros d'inscription : en effet, comme ces informations, de quelque nature qu'elles soient, doivent être reportées sur la matricule à l'article de la personne qu'elles concernent, il est nécessaire, pour prévenir toute erreur, qu'aucune incertitude ne subsiste quant à l'identité.

Afin de pouvoir, d'une part, suivre les mutations qui s'opèrent parmi les marins embarqués, et, d'autre part, fournir aux familles de nos marins des nouvelles des objets de leur sollicitude, il avait été prescrit aux capitaines des navires du commerce qui font de longues campagnes, par exemple ceux qui doublent le cap Horn ou le cap de Bonne-Espérance, de remettre à l'avenir, *par chaque période de trois mois*, aux consuls français du lieu de leurs principales relâches, une note des mouvements survenus dans leurs équipages pendant cette période. Ces notes devaient être transmises, sans retard et à la première occasion, par les consuls au ministre de la marine qui les faisait parvenir dans les ports d'armement (1).

Ces prescriptions qui ne s'appliquaient qu'à une naviga-

(1) Circulaires de la marine des 6 novembre 1843 et 2 février 1854.

tion spéciale ont été reconnues insuffisantes et le ministère de la marine a récemment décidé, d'une façon générale, que tout mouvement de navire se livrant à la navigation d'escale, devait être porté à la connaissance de l'autorité maritime du port d'armement. A cet effet, les commissaires de l'inscription maritime et les consuls ont été invités, toutes les fois qu'un navire fera escale dans le port de leur résidence, à mentionner sur des états spéciaux, qui forment des annexes au rôle de bureau, et dont le modèle leur a été communiqué par le ministère de la marine (1), les dates d'entrée et de sortie des navires et, s'il y a lieu, les mutations qui ont pu se produire dans l'équipage, les avances et acomptes payés dans la relâche ainsi que toutes les informations pouvant intéresser les hommes embarqués. Aussitôt après le départ du navire, cet état, annoté de la date de la mise à la voile, est transmis au port d'armement.

Lorsqu'aucun mouvement ne sera survenu dans l'équipage, l'état signalétique des mutations ne sera pas moins envoyé, portant l'indication de la date d'arrivée du navire, du port de provenance, de la date du départ et du port de destination. Le même état sera adressé également, lorsqu'il y aura lieu, pour les mouvements d'équipage des bateaux de pêche et pour ceux de tous navires et bateaux qui, en cours d'armement, viendraient faire escale au port même où ils ont armé (2).

710. Réquisitions des navires. — Le propriétaire d'un navire peut être contraint de le prêter pour le service de l'État, sur réquisition de l'autorité administrative (3). Le fret est alors réglé de gré à gré, ou d'office, et le contrat entraîne ses conséquences habituelles, sans que l'État soit jamais responsable des cas de fortune de mer. Ce devoir

(1) Voir *Formulaire des chancelleries*, tome III, page 104.

(2) Circulaires de la marine (F) des 15 novembre 1880 et 10 février 1893.

(3) Arrêt du conseil du 24 septembre 1781. — La loi sur la marine marchande du 30 janvier 1893 (art. 7) n'ouvre la faculté de réquisition des navires de commerce qu'en cas de guerre.

imposé aux citoyens d'un pays, d'obéir aux réquisitions faites pour les cas de nécessité publique, est une conséquence du pouvoir de la société sur chacun des membres qui la composent, et existe à l'étranger comme en France. Il peut donc arriver qu'un consul requière le capitaine d'un bâtiment marchand de mettre son navire à sa disposition, c'est-à-dire de le lui louer, soit pour lui-même, soit pour effectuer un voyage déterminé. Le capitaine doit obéir, sauf à ses armateurs à réclamer plus tard en France, contre le gouvernement ou son agent, s'ils se croyaient indûment lésés dans leurs intérêts. Les cas dans lesquels un consul peut être appelé à faire une réquisition de cette nature sont, du reste, fort rares, et se produisent, par exemple, lorsqu'il s'agit de le recevoir à bord, lui et ses nationaux, par suite de guerre et de péril imminent. Mais, dans de semblables circonstances, il ne faut pas perdre de vue que deux considérations doivent surtout empêcher les consuls d'user de leurs pouvoirs, à moins du cas extrême de nécessité absolue : la première, c'est qu'il en résulte pour l'État une dépense toujours considérable ; et la seconde, c'est que, si leur conduite est désapprouvée, cette dépense est forcément laissée à leur charge personnelle.

§ 3. — De l'exécution, à l'étranger, des lois de douanes promulguées en France.

711. Fraudes en matière de douanes. — Les consuls ne doivent pas seulement tenir la main à l'exécution rigoureuse de nos lois sur les conditions de navigabilité des navires marchands, ils doivent encore veiller à ce qu'il ne se fasse, dans les ports de leur arrondissement, aucune importation ou exportation contraire à nos lois et ordonnances en matière de douanes, et à ce que toute infraction, commise à cet égard, soit signalée avec soin au ministère des affaires étrangères (1).

Le régime économique sous lequel notre commerce et notre

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 5. F.

marine sont aujourd'hui placés en France, a d'ailleurs coupé court à la plupart des manœuvres frauduleuses qui se produisaient autrefois, et appellera bien plus rarement, dès lors, l'intervention ou le contrôle des agents français au dehors. En effet, les situations privilégiées acquises à certaines provenances lointaines et les surtaxes de pavillon ou de navigation dont on pouvait être tenté d'éluder l'application, n'existent plus. Toutes ces complications de tarif ont disparu pour faire place à un régime plus logique, qui simplifie l'action de la douane, en même temps qu'il facilite les opérations du commerce de bonne foi.

Ainsi, pour les marchandises étrangères importées en France, le tarif n'admet plus que deux subdivisions, savoir :

1° Produits d'origine européenne ou extra-européenne importés directement des pays de provenance ou de production ;

2° Produits européens importés d'ailleurs que du pays de production et produits extra-européens importés des entrepôts d'Europe et qui, à ce titre, sont assujettis à des surtaxes d'origine ou d'entrepôt.

Ces différents produits acquittent, suivant qu'une convention est intervenue ou non entre la France et les pays dont ils sont originaires, les taxes du tarif général ou celles du tarif minimum.

Les surtaxes d'entrepôt et d'origine étant uniformément les mêmes, pour le pavillon français et pour tous les pavillons étrangers, la fraude n'a plus ni prétexte ni intérêt pour les faire entrer dans ses combinaisons. La surveillance des consuls n'aura donc à s'exercer, désormais, que sur les déclarations relatives à la véritable *origine* ou à la *valeur* réelle de certains produits embarqués dans le port de leur résidence.

712. Tonnage de rigueur pour certaines marchandises. — Nous avons déjà traité cette question en nous occupant, au chapitre VI, section III, du livre VI, de la délivrance des certificats d'origine à l'étranger ; mais nous ne saurions négliger d'indiquer ici les dispositions législatives qui ont déterminé le

tonnage de rigueur pour l'importation en France et la réexportation de nos entrepôts de certaines marchandises, parce que la connaissance approfondie en est indispensable pour répondre, dans l'occasion, aux demandes d'informations que les navigateurs et négociants étrangers sont souvent dans le cas d'adresser, à ce sujet, aux chancelleries consulaires.

Le tonnage de rigueur que doivent avoir les navires, pour l'importation ou la réexportation de certaines marchandises, se trouve réglé de la manière suivante :

Sauf les exceptions consacrées au profit de Bayonne et de Marseille, et dont il sera parlé plus loin, les marchandises que l'article 22 de la loi du 28 avril 1816 frappe de prohibition à l'importation en France pour les besoins de la consommation, ainsi que celles qui ont cessé d'être prohibées depuis la loi du 24 mai 1834, ou dont la prohibition serait levée à l'avenir, ne peuvent arriver, dans les ports d'*entrepôt* qui leur sont ouverts, que par des voiliers de quarante tonneaux ou plus : ces mêmes marchandises, ainsi que celles dont le droit excède dix pour cent de la valeur, ne peuvent pareillement être exportées par des navires jaugeant moins de quarante tonneaux. Les maîtres et capitaines des bâtiments de mer au-dessous de ce tonnage qui aborderaient, hors le cas de relâche forcée, avec les marchandises ci-dessus désignées, même dans les ports ouverts à leur importation, seraient passibles de l'amende de mille francs prononcée par l'article 23 de la loi du 9 février 1831 pour les marchandises prohibées ; s'il s'agit des articles compris dans l'article 22 de la loi du 28 avril 1816, l'amende n'est que de cinq cents francs, conformément à l'article 36 de la loi du 21 avril 1818 (1).

Les marchandises désignées dans l'article 22 de la loi du 28 avril 1816, comme ne pouvant être importées que par les seuls ports d'entrepôt, sont les suivantes : sucres bruts et terrés, café, cacao, indigo, thé, poivre et piment, girofle, cannelle et cassia lignea, muscade et macis, cochenille et or-

(1) Loi du 5 juillet 1836, art. 7.

seille, rocou, bois exotiques, de teinture et d'ébénisterie, coton en laine, gomme et résine autres que d'Europe, ivoire, caret, nacre de perle, nankin des Indes.

Quant aux articles prohibés à l'entrée ou aux marchandises dont le droit excède dix pour cent de la valeur, les consuls en trouveront la nomenclature au tarif général des douanes déposé dans les archives de chaque poste (1).

Les marchandises prohibées sont admises à Bayonne et peuvent en être réexportées par des navires de trente tonneaux. Ce port peut aussi recevoir, sur des navires de vingt tonneaux seulement, les marchandises dénommées dans l'article 22 de la loi du 28 avril 1816, lorsqu'elles proviennent du littoral situé entre cette ville et le cap Finistère, et on peut également en réexporter, par des bâtiments du même tonnage, les marchandises non prohibées expédiées pour les ports d'Espagne en deçà de ce cap (2).

Dans les ports de la Méditerranée, des navires de trente tonneaux suffisent pour les marchandises comprises dans l'article 22 de la loi du 28 avril 1816 et de celles dont le droit excède dix pour cent de la valeur; on peut même se servir de navires de vingt tonneaux pour les marchandises non prohibées, importées des côtes d'Espagne dans la Méditerranée, ou réexportées à destination de ces côtes (3). A Marseille, la réexportation des marchandises prohibées est permise sur des bâtiments de trente tonneaux pour les côtes d'Espagne et d'Italie (4). Les sels d'origine française ne peuvent être exportés que par des navires de vingt-cinq tonneaux.

Le tonnage de rigueur est réduit des deux cinquièmes en faveur des bateaux à vapeur; ainsi, il est abaissé de qua-

(1) Circulaires des affaires étrangères des 27 avril 1844, 9 août 1845 et 8 janvier 1851.

(2) Décision du ministre des finances du 30 mars 1838. — Circulaire des douanes du 14 avril 1838.

(3) Circulaire des douanes du 14 avril 1838.

(4) Décision du ministre des finances du 30 mars 1838.

rante tonneaux à vingt-quatre, de trente à dix-huit, de vingt-cinq à quinze et de vingt à douze (1).

La condition de tonnage n'est pas de rigueur pour les objets que les passagers portent avec eux à titre de provisions de voyage ou d'échantillons. Toute importation, sauf le cas de relâche forcée, de marchandises prohibées, par des navires de moins de cent tonneaux, dans les ports qui ne leur sont pas ouverts, est punie d'une amende de mille francs (2).

Telles étant les dispositions de notre législation dans son état actuel, il est prescrit aux consuls de n'apposer leur visa sur les pièces de bord des navires qui, à raison de leur tonnage, ne seraient pas autorisés à transporter des marchandises prohibées dans nos ports d'entrepôt, qu'après avertissement formel donné aux capitaines (3). Si cet avertissement ne suffisait pas pour arrêter l'expédition projetée, il devrait en être fait mention préalable sur les expéditions du navire, et il en serait en même temps donné connaissance au ministre des affaires étrangères, afin que la douane du port de destination puisse prendre les précautions nécessaires pour déjouer la fraude.

713. Dispositions relatives aux manifestes. — Ces informations ne sont pas les seules que les consuls soient appelés à donner à la marine marchande sur notre législation douanière : il en est d'autres non moins importantes et qui portent spécialement sur la teneur des règlements relatifs aux manifestes d'entrée ; voici les plus essentielles :

Aucune marchandise ne peut être importée en France, soit d'un port étranger, soit d'un port français, sans un manifeste signé du capitaine qui exprime la nature de la cargaison, les marques et numéros en toutes lettres des caisses, balles, barils, boucauts, etc. (4).

(1) Décision du 4 août 1841.
(2) Loi du 9 février 1842, art. 24.
(3) Circulaire des affaires étrangères du 26 septembre 1836.
(4) Loi du 4 germinal an II (24 mars 1794), titre II, art. 1er.

Les marchandises prohibées doivent être portées au manifeste sous leur véritable nom (1) ; toutefois, on considère comme réguliers les manifestes désignant d'une manière générale la nature des marchandises, lorsque cette désignation suffit pour faire connaître les objets prohibés, comme, par exemple : les mots draperies, draps, étoffes ou tissus de laine, percales, calicots ou tissus de coton, etc. (2).

Le défaut de présentation à la douane, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée des navires, du manifeste de la cargaison, est puni d'une amende de cinq cents francs. Les capitaines des navires sur lest doivent pareillement déposer en douane une déclaration constatant l'absence de chargement (3).

Toute omission de marchandises au manifeste, ou toute différence entre les marchandises existant à bord et le manifeste, donne lieu au payement par le capitaine d'une somme égale à la valeur de ces marchandises et à une amende de mille francs (4).

Tout excédent dans le poids, le nombre et la mesure déclarés, donne lieu à la perception du double droit, s'il s'agit de marchandises licites, et à la confiscation, avec amende triple de la valeur, pour celles qui sont prohibées (5).

Enfin, tout déficit dans le nombre des colis énoncés au manifeste est puni d'une amende de trois cents francs par colis manquant de marchandises tarifées, et de mille francs, si les objets manquants étaient prohibés (6). Outre le manifeste, les capitaines doivent présenter à la douane une déclaration, dite de détail, qui doit contenir toutes les indications nécessaires pour l'application du tarif, notamment la nature, l'espèce et la qualité des marchandises, et leur provenance ou

(1) Loi du 9 février 1832, art. 4.
(2) Circulaire des douanes du 28 septembre 1839.
(3) Loi du 22 août 1791, titre II, art. 5.
(4) Loi du 4 germinal an II (24 mars 1794), titre II, art. 2.
(5) Lois du 22 août 1791, titre II, art. 18, et du 9 février 1832, art. 3.
(6) Lois du 22 août 1791, art. 22, et du 9 février 1832, art. 6.

leur destination. On doit en outre y énoncer le poids, le nombre, la mesure ou la valeur, suivant la taxation des produits, les noms des navires et des capitaines, les marques et numéros des balles, caisses, tonneaux et futailles, l'origine des marchandises quand celle-ci donne droit à un traitement de faveur ; enfin, les marchandises y doivent être énoncées sous les dénominations admises par le tarif.

Section II. — *De l'arrivée des navires.*

§ 1er. — Formalités générales à l'arrivée des navires.

714. Obligations des consuls. — Les consuls doivent prendre les mesures nécessaires pour être promptement instruits de l'arrivée des navires français (1). L'exécution de cette disposition ne saurait présenter de difficultés dans le lieu même de la résidence des consuls ; pour connaître les arrivages dans les ports ou rades faisant partie de leur arrondissement, ces agents ont recours à l'entremise de délégués spéciaux.

Lorsque quelque maladie contagieuse ou épidémique règne dans le pays, comme aussi lorsque celui-ci est momentanément placé en état d'interdiction de commerce, les consuls sont tenus de veiller avec le plus grand soin à ce que les capitaines de navires qui s'y présentent, soient prévenus en temps utile et mis, au besoin, en mesure de se rendre dans un port voisin, placé dans des circonstances plus favorables (2).

715. Rapports des capitaines. — A l'exception des capitaines de navires à vapeur affectés à un service régulier, qui en sont dispensés dans les ports d'*escale* de leur parcours (Voir ci-après, n° 717), et des capitaines et propriétaires des bâtiments de plaisance auxquels un délai de quarante-huit heures est imparti, tout capitaine arrivant au lieu de sa *destination* est tenu, après avoir pourvu à la sûreté de son bâtiment, et au plus tard dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de se

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 8. (F.)
(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 9. (F.)

présenter en chancellerie, pour faire viser son registre ou livre de bord et déposer son rapport de mer (1).

Ce visa du journal de bord, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée du navire, n'est pas moins obligatoire à l'étranger qu'il ne l'est en France, et si un capitaine négligeait de se présenter en temps utile au consulat pour le requérir, le fait devrait toujours compter de la date même du visa ultérieurement apposé par le consul. Il ne faut d'ailleurs pas oublier que le visa se borne à la constatation officielle de l'arrivée du navire dans le port, et n'implique en rien affirmation du contenu du journal de bord (2).

Le rapport d'un capitaine français à l'arrivée doit énoncer :

1° Les noms, port d'immatriculation, tonnage et cargaison du navire, le nom, quartier et numéro d'inscription du capitaine ;

2° Les noms et domiciles de l'armateur et des assureurs, s'ils lui sont connus ; le nom du port de l'armement et celui du départ ;

3° La route qu'il a tenue ;

4° Les relâches qu'il a faites pour quelque cause que ce soit ;

5° Les accidents qui ont pu arriver pendant la traversée, ainsi que les actes de l'état civil qu'il y a eu nécessité de dresser en mer, les peines disciplinaires appliquées ou les délits constatés en cours de voyage ;

6° L'état du bâtiment, les avaries, les ventes d'agrès ou marchandises, les emprunts qu'il a pu faire pour les besoins du navire, les achats de vivres ou autres objets nécessaires auxquels il a été contraint.

Il doit énoncer en outre : les moyens de défense du bâtiment, l'état des victuailles existant à bord ; la situation de la caisse des médicaments ; l'état des fanaux de position pour prévenir les abordages nocturnes ; les écueils que le capi-

(1) Code de commerce, art. 242.

(2) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, page 521.

taine a pu découvrir ou dont il a rectifié le gisement ; les vigies, phares, balises, tonnes qu'il a reconnus ou dont l'établissement ou la suppression est parvenu à sa connaissance ; les navires et barques abandonnés qu'il a reconnus, et les objets pouvant provenir de bris, jet ou naufrage qu'il a recueillis ou aperçus ; les flottes, escadres, stations, croisières françaises ou étrangères, les navires de tout genre suspects ou autres, les corsaires ou pirates qu'il a rencontrés ; les bâtiments avec lesquels il a communiqué ; les faits qui lui ont été annoncés dans ces communications ; les changements apportés aux règlements de santé, de douane, d'ancrage dans les ports où il a relâché, ainsi que les taxes de même nature contre lesquelles il croirait avoir à réclamer ; enfin, tout ce qu'il a appris qui puisse intéresser le service de l'État et la prospérité du commerce français.

Ce rapport, dans lequel tous les déclarants sont tenus de spécifier leurs quartiers et numéros d'inscription au registre matricule, doit, après avoir été affirmé, être signé par le capitaine, par le chancelier et par le consul (1).

Aucun capitaine ne peut être dispensé de faire son rapport : cet acte est en effet exigé, aussi bien dans l'intérêt particulier des armateurs ou autres intéressés qu'il peut servir à éclairer sur la conduite du capitaine ou le degré de responsabilité encourue vis-à-vis d'eux, que dans l'intérêt général de la marine, par les lumières qu'on y puise sur les circonstances remarquables de la navigation.

L'ordonnance du 29 octobre 1833 dit que le rapport des capitaines sera *déposé* par eux ; cette disposition n'est pas rigoureusement observée, le rapport étant le plus souvent fait oralement et dicté au chancelier en présence du consul. Il a été reconnu que ce mode de procéder remplissait également bien le vœu de la loi, et qu'il permettait même aux consuls de faire mieux préciser par les capitaines les ques-

(1) Code de commerce, art. 242, 243 et 244. — Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 10. (F.) — Circulaire de la marine du 22 juillet 1851. — *Formulaire des chancelleries*, tome 1er, mod. nº 377.

tions générales que les règlements prescrivent à ceux-ci d'aborder dans leurs déclarations.

Ces rapports se nomment, dans certaines contrées de la Méditerranée, *consulats* : ce nom est, du reste, conservé par le tarif des chancelleries pour les rapports extraordinaires, avec audition d'équipage et de passagers, qui sont destinés à constater des avaries. Nous reviendrons, à la section v, relative aux procédures d'avaries, sur les formalités qui doivent accompagner la réception en chancellerie de cette dernière espèce d'acte.

Parmi les renseignements à consigner dans ces rapports de mer, il en est plusieurs qui n'intéressent pas, à proprement parler, le navire, et concernent plutôt la police de la navigation en général : de ce nombre sont les informations sur les nouveaux écueils découverts par les capitaines, les nouveaux phares dont ils ont eu connaissance, les flottes ou escadres qu'ils ont rencontrées, les changements aux règlements sanitaires ou douaniers des ports où ils ont relâché, etc.; leur importance exige que les consuls les recueillent avec soin pour les porter immédiatement à la connaissance du ministère des affaires étrangères, pour être transmises par ce dernier aux administrations compétentes.

716. Dépôt des papiers de bord. — A l'appui de son rapport et sauf les exceptions spécifiées ci-après n° 717 pour les cas de simple escale, le capitaine doit déposer en chancellerie : 1° l'acte de francisation ; 2° le congé ; 3° le rôle d'équipage ; 4° les acquits-à-caution, connaissements et chartes-parties ; 5° le journal de bord ou registre prescrit par l'article 212 du Code de commerce ; 6° le registre des traversées pour les navires bénéficiant des primes établies par la loi du 30 janvier 1893 ; 7° les procès-verbaux dont la rédaction est prescrite par les lois et règlements, comme venant à l'appui des faits consignés dans le rapport (1).

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 11 (F.), et décret-loi du 24 mars 1852, art. 53 (F.)

Les capitaines des bateaux à vapeur doivent en outre représenter aux consuls, à l'appui de leur rapport, leur permis de navigation (1).

L'obligation de déposer l'acte de propriété des navires est également inscrite dans l'article 11 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, et résulte, d'ailleurs, des termes de l'article 226 du Code de commerce ; cependant, elle est tombée en désuétude : l'acte de francisation, seule pièce délivrée au départ de France, étant en effet libellé de façon à reproduire l'énoncé de l'acte de propriété, celui-ci reste déposé au bureau des douanes, qui n'en délivre d'expédition aux capitaines que sur autorisation expresse de l'administration générale placée sous les ordres immédiats du ministre des finances à Paris.

Nous avons déjà défini, à la section précédente, ce qu'étaient l'acte de francisation et le congé dont tout navire français doit être porteur. Il nous reste à expliquer que le rôle d'équipage est une pièce, émanant des bureaux de l'inscription maritime, qui indique l'époque de l'armement du navire, son port d'attache, les noms, prénoms, domiciles et professions de ses armateurs et de ceux qui le montent, et qui, en outre, a particulièrement pour objet de constater les conditions d'engagement du capitaine et des gens de l'équipage. Il doit être visé, à l'arrivée de tout bâtiment, par le consul ou agent consulaire comme suppléant à l'étranger l'administration de la marine. Ce visa doit indiquer le jour de l'arrivée du navire, le nombre d'hommes de son équipage et celui de ses passagers, enfin la nature de son chargement.

Les acquits-à-caution, connaissements, chartes-parties ou autres documents et actes concernant les marchandises et la cargaison du bâtiment, ne sont pas, à proprement parler, déposés en chancellerie ; les capitaines se bornent d'ordinaire à les présenter aux consuls, qui les leur rendent immédiatement, afin qu'ils puissent s'en servir vis-à-vis de leurs consignataires.

(1) Décret du 1er février 1893. (F.)

Quant aux procès-verbaux destinés à venir à l'appui des faits énoncés dans les rapports de mer, tels que procès-verbaux de disparition ou de désertion, actes de l'état civil, expéditions de testaments ou d'inventaires dressés en cours de campagne, ils doivent toujours être déposés en chancellerie et nous verrons au paragraphe suivant l'usage que ces consuls ont à faire de ces dépôts.

L'expérience a démontré que l'exécution littérale des règlements, qui prescrivent aux capitaines de la marine marchande de déposer toutes leurs pièces à bord dans les chancelleries consulaires, présentait de graves inconvénients sur les rades foraines et peu sûres d'où les navires sont souvent forcés d'appareiller à l'improviste, en abandonnant parfois leurs ancres. Les consuls ont donc été autorisés (1) à rendre aux capitaines, après qu'ils leur ont été présentés, les actes de francisation et les congés des navires, en ne conservant par devers eux que les déclarations, le journal de bord et le rôle d'équipage. Mais ces dispositions tout exceptionnelles ne sont applicables qu'aux seules rades foraines, c'est-à-dire à celles qui se trouvent en pleine mer et sans abri, et ne doivent jamais s'étendre aux rades ordinaires, bien moins encore aux lieux où il y a un port proprement dit.

Tout capitaine doit également remettre en chancellerie, dûment signé et certifié, un manifeste ou état exact des marchandises composant sa cargaison (2). Aucun navire français ne pouvant quitter un port de France sans être muni d'un manifeste visé par la douane (3), l'obligation imposée sous ce rapport à nos capitaines est d'une exécution facile, puisqu'il ne s'agit pour eux que de la simple remise d'une copie conforme du manifeste de sortie, dont la teneur est alors transcrite en chancellerie sur le registre spécialement destiné à cet usage.

Cette prescription est d'ailleurs imposée d'une manière

---

(1) Circulaire des affaires étrangères du 22 décembre 1834.
(2) Code de commerce, art. 244.— Ordonnance du 29 oct. 1833, art. 11. (F.)
(3) Loi du 2 juillet 1836, art. 2.

générale à tous les capitaines qui viennent de France ou d'ailleurs : ils n'en sont affranchis que lorsqu'ils ne se livrent à aucune opération de commerce dans le port où ils viennent relâcher ou lorsque, commandant des navires à vapeur affectés à un service périodique, ils abordent dans l'une des escales régulières de leur parcours (1).

Les capitaines marchands, à leur départ de France, sont obligés de recevoir, jusqu'au moment de mettre en mer, les dépêches officielles pour les agents français établis dans le pays où ils se rendent : la remise de ces plis est mentionnée au rôle d'équipage ou sur des parts délivrées par l'administration des postes. Les consuls, en recevant les paquets qui leur sont remis par les capitaines, doivent, par conséquent, en donner décharge en marge de la mention d'expédition de France ou sur la feuille de part, car en négligeant ce soin, ils exposeraient ultérieurement les capitaines au soupçon de détournement ou de perte des plis officiels confiés à leur garde.

Les capitaines étant obligés également de se charger gratuitement, à leur départ de France, lorsqu'ils bénéficient d'une prime à la navigation, des sacs de lettres qui leur sont confiés par l'administration des postes pour les ports de leur destination, ainsi que des valises diplomatiques et des colis postaux dans les conditions prévues par les accords internationaux et les règlements sur la matière, les consuls doivent veiller à ce qu'immédiatement après leur arrivée, ils fassent la remise de ces sacs et colis au bureau de poste du port, ou à la chancellerie du consulat, si l'usage le permet. Ils doivent s'assurer que les sacs ont été remis intacts, sans qu'aucune lettre en ait été distraite, et que, sauf les lettres destinées à leurs consignataires dont la remise directe est permise, aucune lettre n'a été transportée en dehors des sacs officiels. De graves abus ayant eu lieu sous ce rapport, les consuls doivent s'attacher à en prévenir le renouvellement.

(1) Circulaire des affaires étrangères du 15 mars [illegible].

et informer exactement de ceux qu'ils découvrent le ministère des affaires étrangères, sous le timbre de la *direction des consulats, sous-direction des affaires consulaires*, afin qu'il puisse en être référé à l'administration des postes.

717. Voyages d'escales des bateaux à vapeur. — Les prescriptions réglementaires sur les rapports de mer et les dépôts de pièces de bord que nous venons d'analyser, ont été modifiées en faveur de la marine à vapeur.

Ainsi, dans tous les ports *intermédiaires* de la ligne régulière à laquelle ils sont spécialement affectés, les capitaines des paquebots-poste et des bâtiments à vapeur faisant un service périodique, sont dispensés de se présenter eux-mêmes en chancellerie, dans les vingt-quatre heures de leur mouillage, et peuvent se faire suppléer par un des officiers de leur bord.

Dans les circonstances ordinaires, lorsque leur traversée n'a offert aucun incident particulier méritant d'être spécialement relaté, ces capitaines, au lieu d'un rapport détaillé, peuvent se borner à déposer à la chancellerie une simple déclaration d'escale rappelant, avec les noms et le mode d'armement de leur navire, la date de leur dernière mise en mer, celle de leur arrivée et le nombre des passagers qu'ils doivent débarquer.

La durée de ces escales dépassant, d'ailleurs, rarement vingt-quatre heures, il n'y a jamais lieu au dépôt en chancellerie des différentes pièces de bord mentionnées plus haut (n° 716). Quant au manifeste, il peut y être suppléé par des relevés sommaires que les agents des compagnies maritimes ou les consignataires des paquebots ou navires à vapeur remettent au consulat, avec la liste nominative des passagers débarqués ou embarqués après le départ du navire et dans l'intervalle d'un voyage à l'autre (1).

Nous avons à peine besoin de faire remarquer ici que ces différentes exceptions ne sont motivées que par la multipli-

(1) Circulaire des affaires étrangères du 18 mars 1855. (F.)

cite des occupations des capitaines de paquebots et par l'impossibilité dans laquelle ils se trouveraient souvent, par suite de la courte durée de leurs relâches, de remplir eux-mêmes et intégralement, sans danger pour les intérêts qui leur sont confiés, l'ensemble des obligations imposées aux capitaines par l'ordonnance du 29 octobre 1833.

718. Simple relâche et relâche forcée. — En cas de relâche *simple* avant l'arrivée à destination, les capitaines doivent remettre aux consuls une déclaration qui fasse connaître les causes de l'interruption de leur voyage (1). Cette déclaration s'appelle dans la marine marchande *petit rapport*, par opposition au rapport de mer qui est fait au terme d'une campagne. Ce petit rapport est obligatoire, car ce n'est que par lui que le capitaine peut justifier des motifs de ses relâches, et couvrir sa responsabilité tant vis-à-vis de ses armateurs et assureurs que vis-à-vis des chargeurs qui lui ont confié leurs marchandises.

Si, du reste, la relâche se prolonge au-delà de vingt-quatre heures, le capitaine est tenu, en faisant sa déclaration, de remettre au consul son rôle d'équipage, et, de plus, s'il s'agit d'un bâtiment à vapeur, son permis de navigation ; c'est là une mesure d'ordre, dans l'intérêt général de la police de la navigation, dont les paquebots-poste peuvent seuls être exemptés (2).

Quand l'interruption du voyage prend le caractère d'une relâche *forcée*, comme en cas d'avaries par exemple, les formalités à remplir par les capitaines deviennent à la fois plus nombreuses et plus minutieuses : nous en ferons connaître le détail en abordant, dans la section v, tout ce qui se rapporte aux procédures d'avaries.

719. Police sanitaire. — Dans les lieux, en bien petit nombre, il est vrai, où les déclarations relatives à la santé publi-

(1) Code de commerce, art. 245. — Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 17.

(2) Circulaire de la marine du 28 juin [illegible].

que ne sont pas faites devant les autorités spéciales connues sous les noms de conservateurs de la santé, intendances, bureaux ou magistrats de santé, les capitaines doivent présenter leur patente de santé en chancellerie et faire connaître au consul, indépendamment des détails contenus dans leur rapport de mer, quel était, au moment de mettre sous voile, l'état de la santé publique dans le port d'où ils proviennent et dans ceux où ils ont pu relâcher, s'ils ont eu à se munir de quelque nouveau visa consulaire; s'ils ont eu, pendant la traversée ou dans leurs relâches, des malades à bord et s'ils en ont encore; comment ces malades ont été traités; quelles mesures de précaution ont été prises par rapport aux couchage, hardes et effets des malades ou des morts; s'ils ont communiqué avec quelques navires, à quelles nations ils appartenaient, à quelle époque ont eu lieu ces communications, et en quoi elles ont consisté; s'ils ont eu connaissance de l'état sanitaire de ces navires, ou de toute autre circonstance y relative; si, dans leurs relâches ou dans leur traversée, ils ont embarqué des hommes, des bestiaux, des marchandises ou des effets quelconques. Le consul peut aussi, s'il le juge convenable, interroger sur les mêmes sujets les hommes de l'équipage et les passagers (1).

720. Débarquement des passagers. — Les capitaines des navires à voiles ou à vapeur, spécialement affectés au transport des passagers ou des émigrants, sont tenus d'inscrire les voyageurs qu'ils reçoivent à leur bord sur des listes nominatives séparées dont ils déposent un double ou une copie, certifiée par eux, à la chancellerie du port d'escale ou de destination.

Ces listes doivent contenir, pour les passagers français, leurs noms, prénoms, le lieu et la date de naissance, l'état civil et la profession. En ce qui concerne les étrangers, ces indications pourront être négligées, si les intéressés font

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 13. (F.)

quelque difficulté pour s'y soumettre. Ces renseignements facilitent le contrôle des consuls (1).

Pour les autres bâtiments, dont les transports de voyageurs ne constituent que des opérations accessoires, les passagers sont inscrits sur des rôles d'équipage et doivent alors être *débarqués* par les consuls dans les ports de destination. Ce débarquement est légalement effectué par la simple mention sur le rôle, dans la colonne à ce destinée, de la mise à terre du passager : il va sans dire que ces mentions doivent être signées et datées par les consuls.

721. Gens de mer embarqués en cours de voyage. — Aucun capitaine ne peut, à l'étranger, engager des gens de mer sans les présenter au consul (2) ; toute infraction à cette disposition de la loi est punissable, par chaque individu embarqué, d'une amende de 300 francs, si le bâtiment est armé au long cours, de 50 à 200 francs, s'il est armé au cabotage, et de 25 à 50 francs, s'il est armé à la petite pêche. Les consuls n'ont, au surplus, qu'à constater le fait par un procès-verbal circonstancié, qu'ils adressent au ministère de la marine sous le timbre de la direction de la *marine marchande* (bureau de la *navigation commerciale*), et c'est le ministre qui saisit le tribunal correctionnel appelé, en définitive, à statuer sur la violation de la loi reprochée au capitaine (3).

Lorsque des engagements de gens de mer ont eu lieu en cours de voyage et dans un pays où il n'y avait pas de consul, il doit en être rendu compte à celui qui reçoit le rapport de mer du capitaine, pour que l'inscription en soit régulièrement faite sur le rôle d'équipage (4).

Les mêmes formalités doivent, d'ailleurs, être remplies par les capitaines pour les passagers qu'ils ont pu embarquer en cours de voyage.

(1) Circulaires de la marine des 3 juillet 1879 (F) et 23 janvier 1886.
(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 40 (F).
(3) Décret du 19 mars 1852, art. 4, 8, 9 et 10 (F).
(4) Ordonnances du 31 octobre 1784, titre XIV, art. 13, et du 29 octobre 1833, art. 1 (F).

722. Négligence des capitaines à se présenter aux consuls. — Ainsi que nous l'avons rappelé plus haut (n° 715), tout capitaine arrivant dans un port étranger où réside un consul, et qui, hors le cas d'impossibilité absolue, ou sauf l'exception consacrée en faveur des capitaines de bateaux à vapeur affectés à un service régulier, dans leurs ports d'escale (voir n° [illegible]), et des capitaines des bateaux de plaisance, ne se présente pas à la chancellerie pour y déposer son rôle d'équipage et y faire son rapport, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, est punissable d'une amende de 25 à 300 fr. (1).

L'obligation de se présenter au consulat prend naissance dès que le capitaine descend à terre, en quelque endroit qu'il ait laissé son bâtiment ; il n'y a pas lieu de distinguer si celui-ci a jeté l'ancre dans un port ou sur une rade (2). Nous sommes, d'ailleurs, heureux de pouvoir dire ici que ce genre d'infraction est très rare, et que généralement les capitaines comprennent que c'est l'intérêt du commerce et celui de la navigation qui ont motivé les prescriptions légales en cette matière. Lorsque le contraire a eu lieu et qu'un capitaine ne se présente pas à la chancellerie, le consul doit lui faire intimer, par son chancelier et par écrit, d'avoir à apporter son rôle d'équipage à la chancellerie ; le procès-verbal qui est dressé de cette intimation et de la réponse du capitaine est ensuite déféré à l'appréciation du tribunal maritime compétent pour faire vider l'incident, soit sur les lieux mêmes, soit en France, au port d'armement (3). (Voir ci-après, section 3, [illegible] 731.)

§ 2. — Obligations exceptionnelles des capitaines dans certains cas.

Indépendamment du dépôt de leur rapport de mer et de leurs papiers de bord, les capitaines de navires marchands ont encore, au moment de leur arrivée dans les ports étrangers, à remplir vis-à-vis des consuls certaines obligations

(1) Décret du 24 mars 1852, art. 84 (F).
(2) Circulaire de la marine du 28 juin 186[illegible].
(3) Circulaires des affaires étrangères du 17 mars 18[illegible] (F).

exceptionnelles qui dérivent des conditions particulières de la navigation de chacun d'eux.

723. Remise des actes de l'état civil et des testaments. — C'est ainsi que les capitaines doivent, quand il y a lieu et conformément aux prescriptions du Code civil, remettre aux consuls : 1° deux expéditions des actes de naissance, de reconnaissance d'enfant naturel et de décès rédigés par eux en cours de voyage ; 2° un des doubles originaux des testaments reçus à leur bord ou une expédition tenant lieu de second original, si l'état de santé du testateur n'a pas permis de rédiger le testament en double original (1). Les obligations imposées à cet égard aux capitaines de la marine marchande sont, comme on le voit, les mêmes que celles des officiers d'administration à bord des bâtiments de l'État. A ce que nous avons dit au chapitre quatrième, nous devons seulement ajouter ici que, dans tous les cas où un capitaine a négligé de dresser acte d'une naissance ou d'un décès survenu à son bord, le consul doit soigneusement rassembler tous les renseignements propres à y suppléer, dresser du tout un procès-verbal spécial dont une expédition est envoyée au ministère des affaires étrangères, puis rendre un compte sommaire des faits au département de la marine, ainsi que nous l'avons expliqué plus en détail au chapitre IV du livre VI (2).

Il est prescrit aux consuls de transmettre en France au ministre de la marine, *par la voie la plus prompte*, et dûment légalisée par eux, une des expéditions des actes de l'état civil ainsi déposées dans leur chancellerie par les capitaines, maîtres ou patrons de la marine marchande (3), sans qu'il y ait à distinguer si ces actes concernent des marins, des militaires ou des passagers civils.

Nous rappelons ici la remarque que nous avons déjà faite

(1) Code civil, art. 60, 62, 86 et 991. — Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 16. (F.)

(2) Ordonnance du 23 octobre 1833, art. 6 (F.), et Circulaire de la marine du 22 avril 1856. (F.)

(3) Circulaire des affaires étrangères du 1er septembre 1884. (F.)

au chapitre quatrième, à savoir que, lorsque les actes concernant les marins ou les passagers ont été reçus, soit par le consul, soit par l'autorité locale, c'est au ministère des affaires étrangères (*sous-direction des affaires de chancellerie*) que doivent être transmises les expéditions, sauf aux consuls à donner immédiatement avis des décès de marins au ministère de la marine, sous le timbre de la direction de la *marine marchande*, bureau de la *navigation commerciale* (1).

Quant aux testaments, dont les capitaines sont toujours tenus de présenter, clos et cacheté, un des originaux ou une expédition tenant lieu du second original, le pli qui les contient doit être directement adressé par les consuls au ministère de la marine, et mention de la remise en chancellerie est inscrite sur le rôle d'équipage, en marge du nom du testateur (2).

Le ministère de la marine a fait publier, à la date du 3 octobre 1893 une instruction sur les devoirs des capitaines marchands pour la réception des actes de l'état civil et des testaments : les commissaires de l'inscription maritime sont chargés de veiller à ce qu'un exemplaire de cette instruction se trouve à bord de chaque navire, au moment de son expédition d'un port de France ; et, afin que les agents des affaires étrangères puissent au besoin concourir à l'exécution des dispositions qu'elle prescrit, l'envoi en a également été fait à tous les postes consulaires (3).

Lorsque des expéditions d'actes de l'état civil, concernant des personnes embarquées, ont été déposées dans un consulat par le capitaine d'un bâtiment marchand, mention doit en être faite sur les rôles d'équipage, en marge des originaux (4).

Nous ajouterons que ces mentions, comme, du reste, toute apostille quelconque sur les rôles d'équipage, doivent tou-

(1) Circulaires des affaires étrangères des 12 juillet 1852, 11 août 1861 (F) et 1er septembre 1884. (F.)

(2) Code civil, art. 991 et 993.

(3) Circulaire de la marine du 3 octobre 1893.

(4) Code civil, art. 60.

jours expressément être *datées* et *signées* par les consuls, sans abréviations et en toutes lettres (1).

724. Procès-verbaux de disparition et plaintes en désertion. — Relativement aux procès-verbaux de disparition dressés à bord pendant les traversées, les capitaines marchands ont les mêmes obligations à remplir que les officiers d'administration des bâtiments de guerre. Nous renvoyons donc à ce que nous avons déjà dit, à ce sujet, dans le chapitre quatrième.

Toutes les fois, d'ailleurs, qu'un consul reçoit un procès-verbal de disparition, il doit interroger le capitaine et tous témoins utiles, sur les circonstances qui peuvent avoir occasionné l'accident. Les procès-verbaux de ces enquêtes sont déposés dans les archives des consulats, mais il en est adressé une copie au ministre de la marine, sous le timbre de la direction de la *marine marchande*, bureau de la *navigation commerciale*, dans le cas où la disparition aura eu pour cause une faute, une négligence grave ou un fait quelconque de nature à engager sérieusement une responsabilité (2).

Lorsqu'un homme embarqué sur un navire marchand déserte pendant une relâche, dans un port où il n'y a pas de consul, le capitaine doit mentionner les circonstances du fait sur le livre de punitions et remettre sa plainte au consul en résidence dans le premier port où il aborde ultérieurement.

725. Inventaires des effets et papiers. — A l'appui des actes de décès, procès-verbaux de disparition ou autres actes constatant l'absence d'un individu embarqué et déposés en chancellerie, les capitaines sont tenus de remettre un procès-verbal, dressé en double expédition, de l'inventaire des hardes et effets appartenant aux décédés ou autres, ainsi que

---

(1) Circulaires de la marine des 22 juin 1821, 4 décembre 1833 et 31 août 1842.

(2) Circulaire de la marine du 12 juillet 1889. (P.)

des testaments ou papiers quelconques trouvés dans leurs malles, sacs ou bagages (1).

En ce qui concerne les testaments, papiers ou autres pièces de même nature reconnues et inventoriées à bord, les règlements défendent à la personne qui en est dépositaire d'en délivrer aucune directement entre les mains d'une autre personne embarquée sur le même navire ; les ayants droit doivent, lorsqu'il y a lieu, en faire la réclamation à la première autorité compétente, c'est-à-dire lorsque le fait se produit à l'étranger, au consul, qui statue sur la demande et en fait au besoin dresser acte. Nous n'avons pas besoin d'expliquer que les consuls doivent, dans tous les cas, donner aux capitaines décharge préalable de tous les papiers déposés en chancellerie (2).

726. Effets des décédés. — Pour ce qui est de la conservation ou de l'ouverture des testaments, les consuls n'ont, dans le cas que nous venons d'énoncer, qu'à se conformer aux instructions générales sur la matière.

A l'égard des hardes et des effets inventoriés après décès, disparition en mer ou désertion, la marche à suivre est déterminée par l'ordonnance de 1681, dont, sous ce rapport, les dispositions sont encore en vigueur.

Ainsi, immédiatement après un décès survenu en mer, l'écrivain, et aujourd'hui le capitaine ou maître qui le remplace, doit, en présence des parents, s'il y en a, sinon de deux témoins qui signent, faire faire l'inventaire des effets laissés par le défunt (3).

L'ordonnance précitée imposait aussi au capitaine l'obligation de remettre, à son retour en France, aux héritiers et ayants droit l'ensemble des objets inventoriés. Cette prescription n'est plus observée depuis longtemps (4), mais la res-

(1) Instruction de la marine du 3 octobre 1893.

(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 46, F. — Instruction du 3 octobre 1893.

(3) Ordonnance d'août 1681, livre III, titre XI, art. 4 et 5.

(4) Édit de juillet 1720, titre VI, art. 25.

ponsabilité du capitaine n'en subsiste pas moins tout entière ; et, quelles que soient les personnes entre les mains desquelles il se dessaisisse des effets dont il est demeuré chargé, son devoir est toujours de les accompagner d'un inventaire, présentant assez de détails et de garanties pour lui servir de décharge. Il est donc essentiel que cet inventaire soit fait, dans le plus bref délai possible, par le capitaine lui-même, aussi bien lorsque le décès est survenu en mer que lorsque l'accident a eu lieu au mouillage. Un consul excéderait ses attributions si, dans ce dernier cas, il émettait la prétention de dresser l'inventaire ; son rôle se borne à le recevoir du capitaine, à le récoler et à en transmettre, sans retard aucun, une expédition au ministère de la marine (établissement des Invalides), afin que les intéressés en France puissent en avoir connaissance (1).

Si les effets, laissés par une personne n'ayant pas fait de testament, avaient été chargés, à destination d'un pays étranger, le capitaine est autorisé à en assurer le placement et à en rapporter le produit en France, sauf à réclamer alors son fret et la commission d'usage (2). On peut d'ailleurs, ainsi que Valin le fait remarquer dans son Commentaire, agir de la même manière lorsqu'en cas de testament, il n'y a pas eu legs des effets en nature ; car, à défaut d'obligation impérative qui n'existe plus, il y a tout au moins alors, de la part des héritiers absents, mandat tacite au profit du capitaine. Celui-ci est, sans doute, libre de décliner un mandat qu'il ne tient pas de la loi ; mais, s'il l'accepte, il se trouve lié et engage directement sa responsabilité.

Cette disposition de l'ordonnance de 1681 ne saurait s'appliquer au cas où il existerait, soit sur les lieux mêmes du décès, soit dans le port d'arrivée du navire, soit dans le lieu où se trouvent les objets délaissés, une autorité française compétente pour assurer les droits des absents, un consul, par exemple. Alors, en effet, le capitaine n'a plus pouvoir de

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 38. — F.

(2) Ordonnance d'août 1681, livre III, titre XI, art. 6.

vendre ou de négocier les effets laissés par un individu décédé à son bord, puisque c'est au consul seul qu'appartient le droit d'en disposer, de les conserver, ou, s'il le juge opportun, de les aliéner, comme, par exemple, lorsqu'il s'agit de marchandises, d'objets de pacotille ou de tous autres de nature périssable. Il pourra se faire que, dans ce dernier cas, un consul, usant de son pouvoir discrétionnaire, charge directement le capitaine d'en opérer la vente au mieux des intérêts des ayants droit; mais ce n'est pas là le mandat auquel se réfère l'ordonnance de 1681, puisque le capitaine agit alors au nom et d'après les instructions du consul, et non pas en vertu d'un droit inhérent à sa qualité de capitaine, et alors sa responsabilité est complètement dégagée vis-à-vis des héritiers du décédé.

La vente, en pleine mer, des hardes et meubles des mariniers et passagers décédés peut également s'effectuer au pied du grand-mât, au profit du plus offrant et dernier enchérisseur [1]. Disons seulement que c'est encore là une faculté laissée au capitaine, et non une obligation qui lui soit imposée. Toute vente de ce genre est, du reste, interdite à partir du moment où le bâtiment est arrivé au mouillage, et, même en cours de voyage, il ne doit y être procédé par les capitaines qu'avec une grande prudence; car le prix qu'elle permet de réaliser demeure presque toujours au-dessous de la valeur réelle des objets; et, pour prévenir toute réclamation ultérieure, il est de beaucoup préférable, surtout pour les effets de passagers, de n'aliéner que ceux qui ne pourraient pas être gardés sans danger ou dépérissement manifeste.

Le capitaine qui a ordonné une vente à son bord est tenu, en observant les mêmes formalités que pour l'inventaire, d'en dresser un procès-verbal qu'il dépose ensuite dans la chancellerie consulaire du premier port où il aborde.

Le prix des objets vendus et les objets non vendus doivent être remis par les capitaines avec les inventaires, factures et

[1] Ordonnance d'août 1681, livre III, titre XI, art. 7. (F.)

procès-verbaux, savoir : l'argent au trésorier des invalides de la marine, avec les sommes dues aux défunts, s'ils étaient hommes de l'équipage, et les effets au bureau du commissaire de l'inscription maritime, qui remplace aujourd'hui, comme on sait, les anciens greffes de l'amirauté (1). L'article 16 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, en disant que les effets et papiers des décédés, ainsi que le prix des objets vendus et payés comptant, seront déposés en chancellerie, a entendu laisser, sous ce rapport, toute liberté d'action aux consuls, qui peuvent, soit ordonner le dépôt d'office, soit accepter ou décliner l'offre qui en est faite par les capitaines.

Le sens véritable de l'édit de 1781, dont l'article précité de l'ordonnance de 1833 n'a fait que reproduire les dispositions en les généralisant, c'est que le dépôt reste à bord quand le navire opère directement son retour en France, et qu'il soit, au contraire, effectué en chancellerie quand le capitaine qui en était chargé a une destination lointaine (2).

Comme il est rare que des matelots payent comptant, en cours de voyage, les hardes qu'ils achètent aux ventes faites à bord, il convient, pour régulariser l'opération, que le prix restant dû soit annoté par les consuls sur les procès-verbaux de vente en marge de chaque article non payé, afin qu'au retour du navire en France, le montant puisse en être retenu sur la solde des adjudicataires (3).

727. Salaires des matelots décédés. — Ici se présente la question de savoir si les consuls, qui font déposer par les capitaines, dans leur chancellerie, les effets des gens décédés en mer ou pendant le voyage, doivent aussi exiger que le montant des salaires dus à leur succession soit simultanément versé par les capitaines dans la caisse des gens de mer. Suivant nous, rien ne justifie et n'autorise même une dispo-

(1) Règlement du 23 août 1739, art. 2 et 3. — Ordonnance du 31 octobre 1784, titre XIV, art. 18.

(2) Ordonnance du 3 mars 1781, titre III, art. 4. — F[illegible]

(3) Règlement du 23 août 1739, art. 16.

sition qui, dans beaucoup de cas d'ailleurs, serait d'une exécution impossible, car les capitaines peuvent n'avoir pas de fonds disponibles appartenant à l'armement, ni être en mesure d'établir le décompte des gages acquis au défunt. On sait, en effet, que les gens de mer sont engagés tantôt au voyage, tantôt au mois, tantôt à la part : or, d'après chacune de ces situations, le montant de ce qui leur revient est nécessairement sujet à de grandes variations et n'est pas toujours appréciable au moment du décès. Ainsi, aux termes du Code de commerce (art. 265, révision de 1885), lorsqu'un matelot meurt en cours de voyage, la loi accorde aux héritiers les loyers du défunt jusqu'au jour du décès, s'il était loué au mois ; s'il était engagé au voyage, au profit ou au fret et pour un voyage d'aller seulement, le total de ses loyers ou de sa part est dû, s'il meurt après le voyage commencé ; si l'engagement avait pour objet un voyage d'aller et retour, la moitié des loyers et de la part du matelot est due, s'il meurt en allant ou au port d'arrivée ; la totalité est due, s'il meurt en revenant.

Pour les opérations de la grande pêche, la moitié de ses loyers et de la part du matelot est due, s'il meurt en allant ou au port d'arrivée ; la totalité, s'il meurt en revenant.

Enfin, si le matelot est tué en défendant le navire, la faveur plus grande qui s'attache alors à lui fait que, dans ce cas, ses héritiers sont payés des loyers jusqu'à la fin du voyage, quand bien même l'engagement aurait été conclu au mois si le navire arrive à bon port, et en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, jusqu'au jour de la cessation des services de l'équipage.

Les règles que nous venons de rappeler montrent assez que les sommes dues à un matelot décédé en mer, ou sa quote-part proportionnelle de salaires, ne peuvent être convenablement liquidées qu'en fin de campagne ou lors du désarmement. Quand celui-ci s'opère à l'étranger, les consuls procèdent au décompte des gens de mer décédés en même temps et dans la même forme que pour celui des autres ma-

telots de l'équipage, et transmettent immédiatement en France les produits réalisés; mais, dans tous les cas de voyage non encore achevé, les chancelleries doivent soigneusement s'abstenir de toute liquidation partielle; car, si avant la fin du voyage le bâtiment venait à se perdre, l'équipage survivant, n'étant réglé de ses loyers que jusqu'au jour de la cessation de ses services, subirait de ce chef une perte plus ou moins sérieuse et il ne serait pas équitable que les héritiers du défunt fussent mieux traités que les matelots ayant couru les chances de la navigation jusqu'à l'époque du sinistre (1).

728. Liquidation des successions maritimes. — Quand les effets provenant d'une succession maritime sont déposés d'office en chancellerie, le consul en fait dresser, en sa présence et celle du capitaine, un procès-verbal qui constate le récolement de l'inventaire fait à bord, et dont une expédition est remise au déposant pour sa décharge (2).

Les familles des individus, morts en mer, ont un an pour réclamer les effets dont le dépôt est fait en nature (3). Lorsque cette réclamation a lieu, et afin de réduire autant que possible la somme des frais de transport en cas de renvoi des objets en France, les règlements prescrivent de se servir de préférence des bâtiments de l'État (4).

La marche tracée aux consuls par l'ordonnance du 24 octobre 1833 pour les dépôts faits dans leurs chancelleries ne s'applique pas aux dépôts maritimes, expressions par lesquelles il faut entendre tout ce qui a appartenu à des marins ou à des passagers décédés en mer (5); cette dernière espèce de dépôt est, ainsi que nous l'avons déjà dit au chapitre III

(1) Circulaires de la marine des 12 octobre et 3 décembre 1835 et 25 août 18[illegible] (F).

(2) Ordonnance du 29 octobre [illegible], art. 10 (F).

(3) Ordonnance d'août 1681, livre [illegible], titre XI, art. 10.

(4) Circulaire de la marine du [illegible] août [illegible] (F).

(5) Ordonnances d'août 1681, liv. [illegible], art. 7 (F), 8 et 9, et du 22 [illegible]

de ce livre, régie par une législation spéciale qu'on peut résumer ainsi (1) :

La réclamation des objets existant en nature, ou la revendication du produit de leur vente, peuvent être faites légalement : 1° par l'héritier, s'il justifie de sa qualité à l'aide d'un acte de l'état civil ou d'un certificat de notoriété ; 2° par le légataire, sur la présentation d'un testament entériné en justice ; 3° par le créancier, muni d'un jugement rendu contre les héritiers pour la validité d'une saisie-arrêt.

Les consuls peuvent, du reste, dans certains cas et dans certains pays, être appelés à administrer directement des successions maritimes et à les liquider, sans néanmoins s'en constituer juges et arbitres, puisque la succession n'est ouverte qu'au domicile du décédé (2). Il y aurait, par exemple, lieu d'en agir ainsi dans le cas où le passager décédé en mer aurait un établissement fixe quelconque dans le pays où le navire a abordé ; la liquidation partielle et sur place s'opère alors, soit en chancellerie si le droit conventionnel l'autorise, soit par les soins de l'autorité territoriale, mais, dans toute hypothèse, d'après des principes identiques, que le défunt fût marin ou simplement passager.

Si un an après la remise du dépôt les ayants droit n'en ont pas réclamé la délivrance, les effets en nature dont il se compose sont vendus aux enchères.

Les consuls peuvent, mais après avoir rendu à ce sujet une décision motivée qui est annexée au dossier de l'affaire, devancer les délais réglementaires et faire vendre sur-le-champ ce qu'ils reconnaîtraient être sujet à dépérissement (3).

Les sommes provenant de la vente, à quelque époque que celle-ci ait lieu, après l'an et le jour du dépôt, ou d'office avant l'expiration de ce terme, sont versées à la caisse des

---

(1) Circulaires de la marine des 23 décembre 1836, 21 septembre 1851 et [illegible] avril 1856 [illegible].

(2) Code civil, art. 110.

(3) Ordonnances d'août 1681, livre III, titre XI, art. 11, et du 29 octobre [illegible], art. [illegible].

gens de mer, inscrites sur le registre à souche des correspondants administratifs et transmises immédiatement, sous forme de traite, à l'ordre du caissier-payeur central du Trésor public, dans les conditions prévues par le décret du 20 décembre 1890 et par l'instruction de comptabilité du 10 mai 1891. Le dossier de l'affaire est, en même temps, adressé directement au ministère de la marine (établissement des Invalides), avec une copie de la quittance détachée du registre à souche. Le ministère de la marine se concerte avec le département des affaires étrangères pour le remboursement, à la caisse des Invalides de la marine, de la somme transmise en traite à l'agent comptable des chancelleries (1).

Cet envoi doit avoir lieu, quelque faible que soit la somme à remettre en France. Les consuls ne peuvent ignorer, en effet, que la majeure partie des ayants droit aux produits de successions maritimes appartient à une classe généralement peu aisée, et pour laquelle, par cela même, le moindre ajournement peut entraîner des souffrances réelles.

Les règlements prescrivent de joindre, à chaque envoi de fonds provenant de successions maritimes, un compte détaillé de la liquidation de la succession, certifié en due forme, et appuyé tant d'une expédition de l'inventaire que du procès-verbal de vente et de l'ensemble des pièces justificatives des dépenses : toutes ces pièces se délivrent en chancellerie à titre gratuit.

Les bijoux et objets divers que les consuls croient devoir envoyer directement en France, doivent être personnellement consignés au capitaine du navire qui en effectue le transport.

Aucune des dispositions du tarif n'est d'ailleurs applicable aux successions de marins recueillies à l'étranger ; leur produit doit toujours être transmis intégralement à la caisse des Invalides, soit qu'il ait été immédiatement réalisé et adressé en France par le consul lui-même, soit que les fonds aient été consignés au chancelier pour être provisoirement

(1) Décret du 20 décembre 18[illegible]
1891, art. 59 à 69. F[illegible]

conservés à titre de dépôt d'office (1), ce qui, ainsi que nous avons déjà eu occasion de le dire plus haut, ne saurait se produire que dans des cas tout à fait exceptionnels.

729. Exception applicable aux paquebots à vapeur. — La rapidité actuelle des communications, depuis que des lignes de paquebots ont été créées sur toutes les voies suivies par la grande navigation, enlève aux règles que nous venons de rappeler dans les paragraphes précédents l'utilité qu'elles avaient autrefois.

L'administration a reconnu, en effet, les inconvénients et les retards qu'entraîne le mode consacré par l'ordonnance du 29 octobre 1833, pour la transmission à la caisse des gens de mer des effets ou valeurs appartenant à des passagers décédés à bord d'un paquebot en cours de voyage. Il a, en conséquence, été décidé que les capitaines des paquebots ne remettraient plus aux consuls que les actes de décès dressés et les testaments reçus pendant la traversée, et qu'ils conserveraient à leur bord les effets des décédés, jusqu'à ce qu'ils aient pu les remettre, après leur rentrée en France, à l'autorité maritime (2).

730. Épaves recueillies en mer. — Nous avons vu, au paragraphe précédent, qu'entre autres informations que les capitaines devaient consigner dans leurs rapports de mer, figurait l'indication des objets provenant de jet, bris ou naufrage qu'ils avaient pu recueillir en mer. A défaut d'instructions spéciales sur la matière, voici les considérations qui nous semblent pouvoir régler la conduite des consuls, lorsqu'ils reçoivent des déclarations de cette nature.

En principe, les épaves recueillies en mer n'appartiennent pas intégralement au sauveteur, qui n'a droit, pour tous frais comme pour tous profits, qu'au tiers brut des objets sau-

(1) Circulaires de la marine du 21 septembre 1854 et des affaires étrangères du 12 septembre 1856.
(2) Circulaires des affaires étrangères [illegible] des 19 juin et 11 août 1869.

vés (1), le propriétaire conservant ses droits sur les deux autres tiers. Il serait donc contraire à l'équité d'admettre que, parce que le sauvetage a été opéré en mer et réalisé à l'étranger au lieu de l'être en France (2), les conditions de la loi qui ont réglé les droits réciproques des sauveteurs et des propriétaires puissent être modifiées. Mais, si les conditions de partage restent les mêmes, nous ne pensons pas qu'un consul ait qualité pour obliger un capitaine français à lui faire la remise des épaves qu'il a recueillies en mer : nous pensons, au contraire, qu'elles doivent être rapportées en France, parce que c'est là seulement que les armateurs peuvent faire valoir leurs droits devant l'autorité compétente, et que l'administration peut convenablement prendre la défense des propriétaires inconnus et de la caisse des invalides qui leur est subrogée. Si maintenant le transport en France était impossible, le capitaine aurait à réclamer du consul, par une requête spéciale, la vente aux enchères et pour compte de qui de droit des objets sauvetés ; le procès-verbal de la vente, dûment transmis au ministère de la marine, suffirait alors pour qu'au désarmement du navire, après son retour en France, l'administration maritime pût réclamer sur son produit brut la part excédant le tiers acquis aux sauveteurs. Quant au montant de la vente, il devrait intégralement être versé dans la caisse des gens de mer de la chancellerie et transmis ensuite à Paris dans la forme prévue par l'instruction de comptabilité de 1891, sans décompte ni défalcation autre que celle des frais d'enchère, afin de laisser à l'autorité administrative ou judiciaire toute liberté d'action pour décider les questions que peut soulever sa répartition proportionnelle entre tous les intéressés.

Tout capitaine qui ne déclarerait pas, en chancellerie, dans son rapport de mer, les épaves qu'il aurait recueillies en cours de voyage, qui négligerait d'en remettre l'inventaire

(1) Ordonnance d'août 1681, livre IV, titre IX, art. 27. — Circulaires de la marine des 16 novembre 1821, 31 août 1832 et 22 février 1851.

(2) Arrêt de la cour de Rouen du 14 juillet 1832.

exact au consul ou enfin les vendrait de son chef, manquerait à ses devoirs et devrait être dénoncé au ministère de la marine.

731. Crimes et délits commis en mer. — La constatation de tout crime ou délit commis en mer par des gens de l'équipage ou des passagers appartient au capitaine, lequel doit en dresser des procès-verbaux circonstanciés et appuyés des dépositions tant à charge qu'à décharge. Lorsqu'il s'agit d'un crime, le capitaine saisit en outre les pièces de conviction et fait arrêter le prévenu.

Immédiatement après son arrivée dans un port étranger, même pour cause de relâche forcée, le capitaine est tenu de remettre sa plainte, accompagnée des procès-verbaux dressés par lui, au consul de France lorsqu'il s'agit d'un crime, ou au commandant du bâtiment de l'État qui peut se trouver sur les lieux, s'il ne s'agit que d'un délit. En l'absence d'un bâtiment de guerre, la remise des pièces, même en cas de simple délit, doit s'opérer à la chancellerie du consulat (1).

Lorsque cette obligation n'a pas été remplie, et qu'un capitaine a négligé de faire l'enquête ou de prendre les dispositions prescrites par la loi en cas de désordres survenus à la mer, le consul qui en a connaissance doit aussitôt se mettre en mesure de vérifier les faits et de traduire le capitaine négligent devant un tribunal maritime commercial, ou tout au moins le signaler au ministre de la marine (2).

Lorsque la gravité du délit ou la sûreté de l'équipage exigent que les inculpés ne soient pas laissés en liberté, les consuls doivent ordonner leur détention préventive, soit à bord, soit à terre, et, dans tous les cas, assurer le renvoi immédiat de ces individus en France (3). En matière criminelle, la compétence des consuls ne s'étend, dans aucun pays de

---

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 15 (F). — Décret du 24 mars 1852, art. 29 et 31 (F).

(2) Art. 48 du Décret-loi du 24 mars 1852 (F). — Circulaire de la marine du 4 septembre 1866.

(3) Décret-loi du 24 mars 1852, art. 31 (F), et Circulaire de la marine du 21 septembre 1888 (F).

chrétienté, jusqu'au jugement des crimes commis en pleine mer, la connaissance de ceux-ci appartient aux tribunaux ordinaires, et même en Levant et en Barbarie, où les droits des consuls sont cependant si étendus, ils ne peuvent que dresser l'instruction préliminaire (1).

Mais, en matière de délits, nous pensons que les consuls sont compétents pour statuer à l'égard des délits purement maritimes qui, ayant été commis en mer, leur sont dénoncés par les capitaines arrivant dans leur résidence. En effet, le décret-loi du 24 mars 1852 dit que l'autorité saisie de la plainte d'un capitaine nomme le tribunal maritime commercial qui doit en connaître. Or, cette disposition est générale, et il nous paraît, dès lors, qu'en dehors des délits communs non prévus par le décret disciplinaire de la marine marchande, et à l'égard desquels les tribunaux correctionnels de la métropole peuvent seuls statuer lorsqu'ils ont été commis en mer, les consuls, partout où ils ont l'exercice du droit de juridiction, doivent connaître des délits maritimes commis à la mer aussi bien que de ceux qui l'ont été dans le port de leur résidence (2). Nous reviendrons, du reste, sur la question de l'exercice de ce droit par les consuls dans la section suivante, en nous occupant de la juridiction française dans les rades et ports étrangers, mais nous ferons incidemment remarquer ici que la Cour suprême a décidé que la compétence pour connaître d'un délit maritime, commis en mer, n'est pas exclusivement limitée au tribunal maritime commercial du premier port où aborde le navire (3).

Les consuls doivent rendre exactement compte de toutes les affaires de cette nature au département de la marine, sous le timbre de la direction de la *marine marchande* (bureau de la *navigation commerciale*) (4).

---

(1) Ordonnance du 3 mars 1781, titre III, art. 37. — Décret du 24 mars 1852, art. 22. (F.)

(2) Décret du 24 mars 1852, art. 11 et 28. (F.)

(3) Circulaire de la marine du 27 janvier 1865.

(4) Circulaire de la marine du 27 mars 1852. (F.)

Nous devons ajouter encore que, dans aucun cas, l'autorité du pays dans lequel le capitaine aborde n'est compétente pour connaître des crimes et délits commis à bord pendant la navigation, ou pour accueillir les actions civiles qui pourraient en surgir. Dans le premier cas, il faut admettre que, le fait s'étant produit dans le domaine commun de la pleine mer, le principe de l'indépendance du pavillon et la fiction de l'exterritorialité du bord défèrent forcément la compétence aux tribunaux du pays auquel le navire appartient. Dans le second cas, celui d'action civile, il est sans doute vrai qu'un voyageur qui traite avec un capitaine pour son transport d'un point à un autre ne se donne pas un maître despotique, mais les nécessités de la navigation veulent qu'il en soit ainsi jusqu'à un certain point, et que tout individu qui s'embarque subisse, tant au criminel qu'au civil, les lois et les juges du bâtiment à bord duquel il prend passage (1).

C'est là, au surplus, une question de compétence généralement résolue dans le même sens par les tribunaux de tous les pays, et il est du plus haut intérêt que, le cas échéant, les consuls aident de leurs bons offices les capitaines français qui se verraient traduits, à leur arrivée dans un port étranger, devant les tribunaux territoriaux par un de leurs passagers, à raison de faits quelconques survenus en cours de voyage. Après tout cependant, c'est là un point de droit qui, en dernier ressort, ne comporte pas de solution administrative : si donc l'exception d'incompétence proposée par le capitaine, et soutenue officieusement par le consul, était déclinée par l'autorité judiciaire territoriale qui persisterait à retenir la connaissance de l'affaire, il n'y aurait pas lieu de recourir à la voie extrême d'une protestation officielle, et le capitaine serait tenu de se défendre en justice, soit contradictoirement, soit par la voie d'appel, selon le meilleur avis de ses conseils.

Lorsqu'un passager ayant à se plaindre d'un capitaine ou

---

(1) Arrêt de la cour de Bordeaux du 31 janvier 1839.

de son équipage, au lieu d'engager une action judiciaire, se borne à porter plainte au consul, celui-ci, à défaut de conciliation amiable, doit en rendre compte directement au ministère de la marine, seul appelé à statuer sur ces matières (1).

732. Rapport spécial en cas de capture ou d'abandon de navire. — Il est deux cas particuliers dans lesquels, outre leur rapport ordinaire, les capitaines, arrivant dans un port étranger, sont tenus de faire au consul qui y réside un rapport spécial plus circonstancié : l'un est celui de capture ou de pillage en temps de guerre, l'autre celui d'abandon du navire par fortune de mer ou pour cause d'innavigabilité (2).

Dans le premier cas, le capitaine est tenu de déclarer quel était le pavillon du capteur ; dans quels parages et à quelle date il a été pris ou rançonné ; quelles ont été les conditions de son traité de rançon, par qui, quand et comment il a été relâché ou recous : les mêmes explications, éclaircissements et données doivent être fournis lorsqu'il s'agit de rencontres et de pillage par des pirates. La gravité des faits de cette nature exige naturellement que les rapports, dans lesquels ils sont relatés, soient appuyés du témoignage ou serment des officiers et de l'équipage, et ultérieurement transmis en expédition au ministère de la marine.

Lorsqu'un bâtiment a été abandonné par fortune de mer, et que le capitaine a pu seulement se sauver avec son équipage, comme aussi lorsque le navire a dû être vendu pour cause d'innavigabilité dans un port où ne se trouvait aucune autorité française, le rapport du capitaine doit exactement et minutieusement relater les circonstances de la traversée, le lieu où le sinistre a eu lieu, les particularités de dates ou autres qui s'y rattachent ; on joint ensuite au rapport les titres et papiers de bord qui ont pu être sauvés, les procès-verbaux d'expertise ou de vente, etc. Il va sans dire que, dans tous les cas, il est du devoir du consul de ne rien né-

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 29. (F.)
(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 17. (F.)

giger pour recueillir, auprès de l'équipage ou autrement, toutes les informations propres à contrôler la véracité des déclarations du capitaine et d'assurer ensuite le rapatriement des hommes, dans les conditions indiquées ci-après à la section VIII.

733. Du courtage par les chanceliers. — Les consuls, ainsi que leurs chanceliers, ne sont compétents pour assister en douane les capitaines de leur nation, leur servir d'interprètes et exercer intégralement à leur égard l'office de courtier qu'autant qu'il existe, soit dans les conventions de commerce et de navigation, soit dans les conventions consulaires, intervenues entre la France et le pays où ils résident, une stipulation formelle à ce sujet. Mais leur compétence est indiscutée lorsqu'il s'agit seulement de la réception des contrats maritimes, actes qui sont autant du ressort des notaires que des courtiers.

Section III. — *Du séjour des navires.*

§ 1er. — Du droit de police des consuls sur les navires de commerce.

734. De l'exercice de l'autorité des consuls. — Les règlements constitutifs de la nationalité et les lois de police ou disciplinaires du bord continuent de régir le navire marchand, même pendant son séjour sur une rade ou dans un port étranger. Ce principe d'ordre public ne reçoit, cependant, son application que pour les actes qui concernent les personnes abritées sous le pavillon national et qui ne touchent ni à la souveraineté territoriale ni aux habitants du pays. Si, au contraire, l'acte ou le fait est de la nature de ceux pour l'exécution desquels l'équipage a dû quitter le bord et descendre à terre, ou bien s'il s'agit de conflits ou rixes ayant eu lieu à bord entre les gens de l'équipage et des étrangers, la fiction de l'exterritorialité ne peut plus être invoquée, et les lois du pays dans les eaux duquel se trouve le navire conservent tout leur empire.

Tels sont les principes de notre droit (1) et ceux dès lors que nos consuls doivent, le cas échéant, chercher à faire prévaloir à l'étranger. Mais ces agents ne sauraient perdre de vue que tous les gouvernements ne professent pas, à cet égard, la même doctrine, et dans des matières aussi délicates qui impliquent une question de juridiction territoriale, c'est-à-dire de souveraineté, ils doivent se borner à réserver le droit qu'ils croient avoir de couvrir un navire de leur protection et en référer à l'agent diplomatique français accrédité dans le pays de leur résidence.

Comme délégués directs du gouvernement de la République, les consuls exercent la plénitude des droits et de l'action que la loi française conserve sur les bâtiments de notre commerce, pendant leur séjour à l'étranger. A ce titre et sauf, bien entendu, à se guider dans chaque pays d'après la teneur des traités, conventions ou usages sur la matière, ils ont un droit absolu de police, de contrôle et d'inspection tant sur les navires que sur les hommes qui s'y trouvent embarqués (2). Munis, sous ce rapport, de pouvoirs égaux à ceux qui sont attribués en France aux commissaires de l'inscription maritime, ils peuvent, lorsqu'il y a lieu, soit seuls et directement, soit avec le concours et l'assistance des autorités territoriales, prononcer le séquestre des bâtiments, faire arrêter et emprisonner les gens de mer (3).

De cette autorité déférée aux consuls dans l'intérêt de la marine marchande, naît, pour les capitaines, pendant la durée de leur séjour au dehors, une série de devoirs particuliers qui viennent compléter ceux que nous avons analysés

(1) Avis du Conseil d'État du 20 novembre 1806.

(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 19. — Traité avec les États-Unis du 23 février 1853. — Traité avec l'Espagne du 7 janvier 1862. — Traité avec l'Italie du 26 juillet 1862. — Traité avec la Grèce du 7 janvier 1876. — Traité avec la Russie du 1er avril 1874. — Traité avec le Salvador du 5 juin 1878. — Traité avec la République dominicaine du 25 octobre 1882, etc., etc.

(3) Instructions générales du 8 août 1814.

dans la section précédente comme se rattachant au fait même de l'arrivée du bâtiment dans un port ou sur une rade.

Tant que le navire parcourt le domaine commun de la pleine mer et se trouve, à proprement parler, en cours de voyage, on conçoit que les exigences mêmes de la navigation aient fait attribuer aux capitaines pour la discipline du bord et la gestion des intérêts majeurs confiés à leur garde, une autorité absolue et presque sans contrôle. Mais la nécessité de force majeure sur laquelle reposent et qui justifie ces pouvoirs extraordinaires, se modifiant quand elle ne disparaît pas entièrement par le fait de l'arrivée au mouillage, les capitaines commettraient une grave infraction à leurs devoirs et s'exposeraient à en être punis à leur retour en France (1), s'ils manquaient à l'obéissance et à la juste déférence que les lois et règlements leur imposent à l'égard des consuls.

Toute règle a cependant sa limite, et l'on comprend qu'il est des fautes légères, des manquements au service qui exigent une répression immédiate ; or, le capitaine est évidemment le meilleur appréciateur de la mesure dans laquelle cette répression doit avoir lieu. Aussi le décret-loi du 24 mars 1852 détermine-t-il (2) un certain nombre de peines disciplinaires que le capitaine, maître ou patron, peut dans tous les cas, et dans quelque lieu que se trouve son navire, infliger directement sans en référer au préalable à l'autorité consulaire, mais à la charge de lui en rendre compte dans le plus bref délai possible par l'exhibition du livre de punitions, lequel doit être visé en chancellerie après que le consul s'est assuré qu'il n'y a eu ni excès ni abus de pouvoirs (3). Nous n'avons sûrement pas besoin d'ajouter que l'intérêt de

---

(1) Circulaires de la marine des 3 décembre 1814, 18 juin 1850 et 27 mars 1852 (F.) — Décret du 24 mars 1852, art. 86. (F.)

(2) Décret du 24 mars 1852, art. 53 (F.) — Circulaire de la marine du 21 septembre 1888 (F.)

(3) Décret du 24 mars 1852, art. 7 et 79 (F.) — *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 210

la discipline, autant que le respect dû à la loi, exige que les consuls exercent sous ce rapport un contrôle effectif, une surveillance réelle, sérieuse, sur la police de nos navires, en vue d'empêcher notamment qu'un marin soit frappé d'une punition disciplinaire sans avoir été admis à présenter sa défense, ou de plusieurs peines pour une seule et même faute (1).

Mais, en dehors de ces fautes légères ou manquements à l'ordre et à la discipline dont la loi autorise la répression immédiate à bord même (2), le capitaine ne peut, dans un port étranger, infliger aucune punition ; il doit se borner, aussitôt qu'un délit ou crime a été commis sur son navire, à en dresser un procès-verbal circonstancié, signé par tous les témoins tant à charge qu'à décharge, qu'il remet, dans les trois jours, au commandant du bâtiment de l'État présent sur les lieux, ou, à son défaut, au consul (3).

Toutes les fois, du reste, qu'il y a danger imminent, surtout dans les cas de révolte ou de mutinerie, le capitaine ou l'officier qui le remplace, s'il est absent, peut toujours faire saisir un homme de l'équipage et le mettre dans l'impuissance de commettre un nouveau crime ou un nouveau délit, jusqu'à ce que le consul auquel il doit en être référé, dans le plus bref délai possible, ait pu aviser (4).

On sait les fâcheuses conséquences que peuvent entraîner dans les pays musulmans, pour le corps entier de la nation, les désordres auxquels des matelots abandonnés à eux-mêmes viendraient à se livrer à terre : les ordonnances consulaires y ont sagement pourvu en défendant aux capitaines de laisser, dans ces contrées, leurs matelots descendre à terre ou loger dans les auberges du pays sans la permission des consuls et en leur enjoignant, à moins d'empêchement absolu,

(1) Circulaires de la marine des 7 avril 1852, 4 août 1883 (F.), 2 mai 1884 (F.) et 21 septembre 1888 (F.).

(2) Décret du 24 mars 1852, art. 58 (F.).

(3) Décret du 24 mars 1852, art. 24, 25, 26 et 49. (F.).

(4) Décret du 24 mars 1852, art. 95. (F.).

de toujours faire surveiller les novices et mousses par un officier marinier ou par un matelot de confiance (1).

Quoique, en pays de chrétienté, les conséquences de l'inconduite des matelots soient moins graves et ne puissent jamais, comme en Levant et en Barbarie, faire peser de responsabilité directe sur leurs compatriotes, les consuls n'en doivent pas moins tenir la main à ce que des permissions trop fréquentes de descendre à terre, données par des capitaines à leurs équipages, ne dégénèrent en abus et ne facilitent, par exemple, les désertions et les embauchages : c'est à nos agents à apprécier ce que les circonstances de localité peuvent autoriser, et à user discrétionnairement du droit qu'ils ont toujours, soit d'interdire ou de limiter ces permissions, soit de consigner les équipages entiers à bord. Nous rappellerons, du reste, à ce sujet, que les capitaines sont responsables de toutes les dépenses et réclamations de dédommagement occasionnées, soit à terre, soit à bord, par les gens embarqués sous leurs ordres (2).

735. Contestations entre les capitaines et les équipages ou autres. — En cas de contestations entre les capitaines et les équipages ou les passagers, les consuls sont tout d'abord appelés à prêter leurs bons offices comme arbitres ou amiables compositeurs (3) ; mais, lorsque leurs efforts n'ont pu amener de conciliation entre les parties, la marche à suivre varie suivant les pays dans lesquels les différends sont survenus. Dans les contrées musulmanes, il ne saurait y avoir à cet égard ni doute ni difficulté, puisque les règlements défendent à tous navigateurs et marins français de se pourvoir pour leurs différends devant les juges du pays (4). La compétence consulaire étant complète et exclusive, le consul, après avoir épuisé son rôle de conciliateur, doit tout naturellement intervenir et statuer comme juge.

(1) Ordonnance du 3 mars 1781, titre III, art. 19, 20 et 21. (F.)
(2) Circulaire de la marine du 1er octobre 1814.
(3) Ordonnance du 22 octobre 1833, art. 20. (F.)
(4) Ordonnance du 3 mars 1781, titre III, art. 18. (F.)

Toutefois, lorsqu'il s'agit de questions dont l'appréciation appartient aux tribunaux maritimes commerciaux institués par le décret-loi du 24 mars 1852, et de ce nombre sont toutes celles de vivres ou de rations que peuvent soulever les réclamations d'un équipage, les consuls ne doivent s'y immiscer que lorsqu'ils y sont obligés par suite d'une plainte formelle des équipages. Dans ce dernier cas, s'ils ne peuvent parvenir à concilier les parties, ils doivent saisir de la plainte le tribunal maritime commercial réuni sous leur présidence, ou, en cas d'impossibilité, celui du port d'armement du navire (1).

En pays de chrétienté, les consuls n'exerçant pas de juridiction, la non conciliation arrête leur intervention. Mais quel est alors le juge compétent des parties? S'il s'agit de débats entre le capitaine et les matelots pour le règlement de leurs salaires, il est évident qu'à moins de stipulations expresses dans les traités consulaires, commerciaux ou maritimes, c'est le tribunal de commerce du port d'armement; mais, s'il s'agit de contestations avec des passagers, ceux-ci ne voudront-ils pas porter la cause devant la justice du pays dans lequel ils se trouvent?

En nous occupant plus haut de la compétence pour la répression des crimes et délits commis en pleine mer, nous avons déjà eu occasion d'établir que l'autorité étrangère ne pouvait connaître des faits coupables survenus en cours de voyage à bord d'un bâtiment de commerce, ces faits étant alors censés s'être produits en France. Le même principe d'incompétence devant nécessairement s'appliquer aux conventions commerciales, ainsi qu'aux contrats passés sur notre territoire, dont la forme obligatoire et l'exécution ne doivent pas dépasser le bord du bâtiment, il faut bien reconnaître que toute action intentée à un capitaine par ses passagers rentre dans l'appréciation des tribunaux du défendeur, c'est-à-dire, dans l'espèce, le tribunal de commerce du port dans lequel le navire

(1) Circulaires de la marine [illegible] des 30 novembre 18[illegible] et 2 mai 1881.

a été armé. Mais, si le fait qui amène le débat a eu lieu à terre et non à la mer, de même que si le contrat ou la convention dont les termes sont discutés étaient exécutoires sur le territoire étranger, contre un passager arrivé au terme de son voyage et n'ayant point de domicile en France, nul doute que le droit d'en connaître n'appartienne alors à l'autorité judiciaire ou administrative du pays, et que le consul ne soit obligé de se dessaisir dès qu'il a échoué dans ses efforts pour concilier les parties.

Les agents ont à suivre des règles analogues pour arranger autant que possible à l'amiable par l'interposition de leurs bons offices, les contestations qui s'élèvent si fréquemment à l'étranger entre les capitaines et leurs consignataires, chargeurs ou destinataires, relativement au fret, à l'embarquement et au débarquement de leur cargaison (1).

Certains consuls, imparfaitement éclairés sur la limite vraie de leurs obligations, ont cru pouvoir ou devoir même intervenir personnellement, devant les tribunaux du pays, pour des litiges privés suscités entre des capitaines de notre marine et des négociants, français ou étrangers, intéressés dans le chargement des navires. C'est là un écart dont les conséquences financières ou autres restent forcément à la charge des agents qui se le sont permis, et dont le gouvernement, quand il en est saisi, décline invariablement la responsabilité, le Trésor ne pouvant à aucun titre être grevé de dépenses qui, loin d'intéresser le service de l'État, ne proviennent que de conflits de particulier à particulier (2).

Disons aussi que, toutes les fois qu'un consul est appelé à exercer le droit de police ou de surveillance que les règlements lui défèrent à l'égard des navires marchands, soit pour faire cesser les mauvais traitements, sévices ou abus de pouvoir reprochés à des capitaines, soit enfin pour faire punir, en France même, des marins qui, par inconduite, impré-

(1) Ordonnance du 3 mars 1781, titre III, art. 18 (F). — Instructions générales du 8 août 1814.

(2) Circulaire de la marine du 21 septembre 1823.

voyance ou ignorance, auraient notoirement compromis la sûreté d'un navire ou les intérêts des armateurs, il en doit être adressé au ministre de la marine un compte rendu circonstancié (1). A bien plus forte raison devrait-il en être ainsi, s'il y avait eu *absolue nécessité* de suspendre un capitaine et de pourvoir d'urgence à son remplacement.

736. Crimes et délits commis à bord des navires. — Des principes généraux énoncés au commencement de la présente section, il résulte que, dans un port étranger, le bâtiment de commerce est de plein droit soumis aux lois de police en vigueur dans le pays où il se trouve, et que les gens de l'équipage sont justiciables des tribunaux locaux, non seulement pour les délits ou crimes qu'ils peuvent commettre à terre, mais encore pour ceux dont ils se rendraient coupables à bord, soit contre la tranquillité publique, soit envers des personnes étrangères à l'équipage, ainsi que pour les conventions civiles qu'ils pourraient faire avec des étrangers. Mais, si, sous ce rapport, les droits de la juridiction territoriale ne sont pas douteux, il n'en est pas de même à l'égard des délits ou des crimes commis à bord d'un bâtiment étranger par un homme de l'équipage, envers un homme du même équipage ou appartenant à un autre navire de la même nation : dans ce cas, la répression conservant le caractère d'un acte de discipline intérieure, les droits de la puissance à laquelle appartient le bâtiment doivent être respectés et l'autorité locale ne peut intervenir que si son secours est directement réclamé ou si la tranquillité du port est exposée à être compromise (2). Nous avons au surplus déjà fait remarquer plus haut qu'à cet égard toutes les nations ne professent pas la même doctrine.

Quand, à la suite de voies de fait, délits ou crimes commis, soit à terre, soit à bord, mais envers des personnes

---

(1) Ordonnances du 3 mars 1781, titre III, art. 37, et du 29 octobre 1833, art. 21 (F.), et Circulaire de la marine du 21 septembre 1888 (F.).

(2) Avis du Conseil d'État du 28 octobre-20 novembre 1806.

étrangères à l'équipage, l'autorité territoriale se trouve amenée à procéder contre des marins français, les consuls n'ont sans doute plus à intervenir officiellement; mais ils manqueraient au devoir général de protection qui leur est imposé à l'égard de leurs nationaux, s'ils ne faisaient officieusement les démarches nécessaires pour que les Français ainsi arrêtés et poursuivis soient traités avec humanité, défendus et jugés impartialement (1).

Mais, lorsque la juridiction territoriale n'a pas à connaître du crime ou délit commis, le consul doit immédiatement donner suite à la plainte que lui en adresse en chancellerie le capitaine du navire à bord duquel le fait a eu lieu.

En semblable circonstance, surtout lorsqu'il s'agit d'un crime, l'inculpé qui n'a pas pu être arrêté en flagrant délit, essaie ordinairement de se soustraire à l'action de la loi en se réfugiant à terre. Le consul doit alors le réclamer à titre de déserteur, et les principes généralement admis veulent que, le fait étant considéré comme désertion simple, l'homme soit livré au consulat, à moins que, pendant son séjour à terre, il n'ait commis un nouveau crime ou un nouveau délit. Si, au lieu de marins ou d'individus portés sur le rôle d'équipage à un titre quelconque et n'appartenant même pas à l'inscription maritime, il s'agissait de passagers, ce serait alors un cas d'extradition ordinaire qui dépasserait la compétence directe des consuls. Il n'y a, du reste, pas à distinguer si les gens de l'équipage sont français ou non, la présomption légale étant que, par le fait de leur engagement à servir sur un navire français, ils se sont soumis, pour tous les actes accomplis pendant le voyage et la durée du contrat, au capitaine qui le commande et à la juridiction dont il relève.

Cependant, si le matelot, inculpé d'un crime ou d'un délit et qui s'est réfugié à terre, est un sujet du pays dans lequel le navire se trouve mouillé, les règles observées en France même défendent au consul d'en réclamer et poursuivre l'extradition.

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 23.

Dans les contrées où les consuls ont un droit absolu de juridiction civile et criminelle, l'instruction et, s'il y a lieu, la punition des crimes ou délits commis à bord d'un navire français mouillé sur rade, s'opèrent conformément à la loi du 28 mai 1836, que nous avons commentée au livre VII (1).

Mais, en pays de chrétienté, les agents français n'ont, en aucun cas, qualité pour procéder à l'instruction des crimes ou délits, bien moins encore pour dresser un acte d'accusation. Leurs obligations, en semblable matière, se bornent à dresser une enquête minutieuse pour éclairer les faits dénoncés ; à rassembler les pièces de conviction ; à rédiger des procès-verbaux en due forme sur tout ce qu'ils parviennent à constater ; à recevoir les dépositions assermentées des gens de l'équipage, et surtout des témoins étrangers au navire ; et, finalement, à transmettre le tout, avec un rapport circonstancié, au ministère de la marine. Quant aux inculpés ou délinquants, le pouvoir disciplinaire dont les consuls sont armés à l'égard des gens de mer leur permet de prendre toutes les mesures administratives que les circonstances commandent. Ainsi, ils peuvent ordonner leur arrestation préventive et les consigner, munis d'une expédition des procès-verbaux d'enquête ou autres pièces analogues, au capitaine du premier bâtiment partant pour France, avec ordre de les remettre dès son arrivée, soit à l'autorité maritime, soit à l'autorité judiciaire. Autant que possible cependant, les individus ainsi arrêtés doivent être envoyés, avec les pièces du procès, au port d'armement du navire auquel ils appartiennent (2).

737. Infractions et délits déférés aux tribunaux maritimes commerciaux. — En dehors des délits communs, dont la connaissance appartient en France aux tribunaux correctionnels

(1) Ordonnance du 3 mars 1781, titre III, art. 17. (F.) — Loi du 28 mai 1836, art. 1er. (F.) — Circulaire des affaires étrangères du 15 juillet 1836. (F.) — Décret du 24 mars 1852, art. 11 et 12. (F.)

(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 51. (F.) — Décret du 24 mars 1852, art. [illegible]. (F.)

et dans les pays musulmans aux tribunaux consulaires ; en dehors aussi des fautes de discipline, que les capitaines répriment directement ou que les consuls punissent discrétionnairement, il existe une série d'infractions ou de délits maritimes dont le décret disciplinaire et pénal de la marine marchande a réservé l'appréciation à une juridiction spéciale, instituée sous le nom de tribunal maritime commercial, qui juge sans appel.

Dans les ports et sur les rades des pays étrangers, dit le décret du 24 mars 1852, la connaissance de ces délits appartient au tribunal maritime commercial présidé par le commandant du bâtiment de l'État, présent sur les lieux, et, en son absence, au tribunal présidé par le consul et composé de quatre autres membres, savoir : le plus âgé des capitaines au long cours présents sur les lieux, commandant ou non ; le plus âgé des officiers des navires du commerce présents sur les lieux ; un négociant français désigné par le consul ; le plus âgé des maîtres d'équipage des navires du commerce présents sur les lieux. Les fonctions de greffier doivent être remplies par le chancelier ou, à son défaut, par un employé du consulat. Le président doit être âgé de 25 ans et les autres membres de 21 ans au moins. Le capitaine qui a porté la plainte et toute autre personne embarquée sur le navire, si elle est offensée, lésée ou partie plaignante, ne peuvent faire partie du tribunal maritime. Enfin, la procédure devant cette juridiction exceptionnelle ne donne lieu à la perception d'aucuns frais ni d'aucune taxe quelconque (1).

Nous devons cependant faire observer qu'il nous paraît bien difficile, sinon impossible, qu'en pays de chrétienté, un tribunal maritime commercial, présidé par un consul, puisse s'assembler, délibérer et rendre au nom du peuple français des décisions exécutoires. Nous pensons que les tentatives que pourraient faire à cet égard certains agents, mus par le désir, très louable sans doute, d'accélérer l'action de la jus-

(1) Décret du 24 mars 1852, art. 16, 17, 13, 18, 49 et 16. F. — Circulaire de la marine du 11 juin 1852.

tice, ne manqueraient pas, dans la plupart des pays, d'éveiller la susceptibilité des autorités territoriales et par conséquent de soulever des réclamations, et nous n'hésitons pas, dès lors, à conseiller aux consuls résidant en pays de chrétienté de s'abstenir de tout jugement et de se borner à transmettre au ministre de la marine les procédures d'instruction dressées par eux à la suite de plaintes ou de dénonciations déposées dans leur chancellerie, afin qu'au retour du navire en France, les inculpés soient jugés et punis conformément à la loi. Les motifs qui ont dicté l'article 10 du décret du 24 mars 1852 ne sont autres que la nécessité de fournir au tribunal tous les éléments d'une instruction qui, si elle n'était pas faite sur-le-champ, pourrait présenter ensuite, par la dispersion des équipages, d'insurmontables difficultés. Or, ainsi que le département de la marine l'a reconnu, si l'instruction peut être faite dans un port autre que celui où se trouve le navire, il y a toujours lieu d'y procéder et de provoquer le jugement. A plus forte raison nous semble-t-il qu'il sera toujours possible de faire juger en France les délits instruits à l'étranger par les consuls. Mais, si l'usage et les principes généraux du droit des gens s'opposent à ce qu'en pays de chrétienté, les consuls rendent des jugements, nous ne pensons pas qu'aucune entrave soit nulle part apportée au libre exercice des fonctions de ces agents, tant que ceux-ci se borneront à instruire sur les plaintes portées par des capitaines de la marine marchande, à interroger des inculpés ou des témoins et à dresser procès-verbal de leurs dires. Une telle procédure ne porte aucune atteinte réelle à la souveraineté territoriale et suffira d'ailleurs pour assurer la punition des délits maritimes, puisque la prescription ne leur est acquise qu'au bout de cinq ans (1).

Au contraire, dans les pays où les consuls jouissent du droit de juridiction, la question ne saurait être douteuse, car il importe peu que le droit soit exercé directement par les

(1) Décret du 24 mars 1852, art. 100. (F.) — Circulaires de la marine des 8 octobre 1853 et 4 février 1854.

consuls ou par un tribunal spécial convoqué par eux, conformément à la loi française ; les consuls doivent donc dans ces pays se conformer exactement aux obligations que leur impose le décret-loi du 24 mars 1852, pour la répression des délits maritimes commis dans le port de leur résidence.

Si, faute d'éléments suffisants, le tribunal ne peut être constitué, ils doivent apostiller la plainte, procéder à une instruction complète et charger le capitaine de remettre le prévenu et les pièces de procédure à l'autorité française du premier port où l'affaire pourra suivre son cours. Dans les cas exceptionnels où le prévenu ne saurait être maintenu sans danger à bord de son navire, il devrait être débarqué et dirigé sur un port de France, par la première occasion, les frais de passage restant à la charge de l'État, conformément à l'article 20 du décret du 22 septembre 1891 (1).

Le chapitre II du titre 2 du décret-loi de 1852 détermine ainsi qu'il suit la forme de procéder devant les tribunaux maritimes commerciaux : dès que le consul a été saisi d'une plainte, il doit nommer le tribunal appelé à en connaître et désigner le rapporteur chargé de prendre immédiatement les informations nécessaires.

Celui-ci peut même être désigné avant les autres juges, toutes les fois que cela paraît utile en vue d'accélérer la procédure (2).

Aussitôt que l'affaire est suffisamment instruite, le consul convoque le tribunal (3). Chaque plainte doit d'ailleurs être poursuivie séparément, et il ne peut être statué par un seul jugement que sur les délits connexes, tels qu'ils sont définis par le Code d'instruction criminelle (4).

Le tribunal maritime commercial s'assemble à la chancellerie ; ses séances sont publiques et la police en appar-

(1) Circulaire de la marine du 20 septembre 1888 (F).
(2) Circulaire de la marine du 1er octobre 1888 (F).
(3) Décret du 24 mars 1852, art. 28 (F). — *Formulaire des chancelleries*, tome I, mod. n° 291.
(4) Code d'instruction criminelle, art. 226 et 227. — Circulaire de la marine du 21 octobre 1883 (F).

tient au consul. A l'ouverture de la séance, le président fait déposer sur le bureau un exemplaire du décret-loi du 24 mars 1852, reçoit le serment des quatre juges, et il est fait mention de cette formalité dans le procès-verbal ; le rapporteur lit ensuite la plainte et les diverses pièces de procédure, après quoi l'accusé est introduit, libre et assisté, s'il le désire, d'un défenseur de son choix : tout jugement par défaut que viendrait à rendre un tribunal maritime commercial serait entaché d'excès de pouvoir et ne saurait dès lors avoir aucune suite (1).

Dès que le président a fait connaître à l'inculpé, après constatation de son identité, le délit pour lequel il est traduit devant le tribunal, il est procédé à son interrogatoire, puis à celui des témoins : il est de principe que les témoins entendus dans l'information renouvellent leurs dépositions devant le tribunal. Lorsque la liste des témoins tant à charge qu'à décharge est épuisée, l'inculpé présente sa défense soit par lui-même, soit par son défenseur, et le président, après avoir demandé à l'accusé s'il n'a rien à ajouter dans l'intérêt de sa défense, déclare les débats clos et fait retirer l'accusé ainsi que l'auditoire (2).

Le tribunal délibère immédiatement ; le président émet son opinion le dernier. Toutes les questions de culpabilité doivent être résolues à la majorité des voix. Si l'accusé est déclaré coupable, le tribunal délibère alors sur l'application de la peine. Il peut toutefois ajourner le prononcé du jugement pour plus ample informé ; mais cet ajournement doit être évité autant que possible comme s'accordant peu avec la rapidité que la loi a voulu introduire dans la procédure devant les tribunaux maritimes commerciaux (3).

---

(1) Décret du 24 mars 1852, art. 29, 30 et 31 (F.). — Circulaire de la marine du 24 novembre 1853 (F.).

(2) Décret du 24 mars 1852, art. 32 à 35 (F.). — Circulaire de la marine du 19 novembre 1852. — Décret du 2 octobre 1881 (F.). — Circulaire de la marine du 7 octobre 1881.

(3) Décret du 24 mars 1852, art. 55 et 56 (F.). — Circulaire de la marine du 19 novembre 1852.

Le tribunal, si le fait lui paraît rentrer dans la catégorie des fautes de discipline, peut prononcer seulement *une* des peines applicables à ces infractions (1), mais il ne doit pas renvoyer l'inculpé devant son capitaine pour que celui-ci use à son égard du pouvoir de répression que la loi lui accorde. Si, au contraire, le tribunal reconnaît que le fait est de la compétence des tribunaux ordinaires, il motive son incompétence dans une déclaration qui est jointe au dossier de l'affaire (2), et il est alors procédé comme en matière de crimes.

Le jugement est rédigé en trois expéditions, dont une, servant de minute, est signée par le président et tous les membres du tribunal. Il doit d'ailleurs invariablement être motivé en fait et en droit ; énoncer sommairement, parmi les circonstances des délits poursuivis, les excuses ou les prétextes invoqués par les prévenus, les raisons du tribunal pour accueillir ou rejeter leur justification et les motifs véritables auxquels les juges auront attribué les faits ou plaintes dont ils étaient saisis (3) ; mentionner l'observation des dispositions prescrites par les articles 12 à 21, 30 à 32 et 36 du décret-loi du 24 mars 1852, et indiquer, s'il y a lieu, conformément à la loi du 15 novembre 1892, que la détention préventive ne sera pas imputée sur la durée de la peine (4). Au bas de la minute, et pour tenir lieu de la formule ordinaire *mandons et ordonnons*, qui ne doit pas être employée dans l'espèce, le président écrit : *Soit exécuté selon sa forme et teneur* (5), et prend ensuite les mesures nécessaires pour assurer l'exécution du jugement.

La peine de l'emprisonnement peut être subie à l'étranger

(1) Circulaires de la marine (F.) des 3 octobre 1883 et 21 septembre 1888.

(2) Décret du 24 mars 1852, art. 37 et 38. (F.) — Circulaire de la marine du 10 août 1852.

(3) Circulaire de la marine du 3 octobre 1883 (F.).

(4) Circulaire de la marine du 17 avril 1893.

(5) Décret du 24 mars 1852, art. 39 et 40 (F.). — Circulaire de la marine du 15 décembre 1852. — *Formulaire des chancelleries*, tome I, mod. n° 213.

si sa durée n'excède pas trois mois ; dans le cas contraire, elle doit toujours l'être en France, où le condamné est renvoyé le plus promptement possible par le consul pour être remis à son arrivée à l'autorité maritime. Les frais de détention occasionnés par les individus punis disciplinairement, poursuivis ou condamnés, par application du décret-loi du 24 mars 1852, sont d'ailleurs imputables sur le budget de la marine et ne doivent en aucun cas être réclamés aux capitaines ou armateurs, ou récupérés sur les délinquants (1).

Il a été spécialement recommandé aux consuls de ne jamais renvoyer un condamné en France sans une expédition ou tout au moins un extrait du jugement qui indique si l'exécution de la peine a commencé avant le renvoi en France (2).

La traversée de retour compte comme durée de l'emprisonnement, à condition que la formalité de l'écrou aura été remplie avant l'embarquement. Par suite les consuls ont été invités à faire écrouer, ne fût-ce que pour un jour, les condamnés dont ils pourraient avoir à assurer le retour en France, dans la prison du lieu où le jugement a été rendu, et à certifier ensuite l'exécution de cette formalité sur les pièces remises aux capitaines chargés du rapatriement. Les pièces remises au capitaine devront en outre mentionner, en cas d'application de la loi du 15 novembre 1892 relative à l'imputation de la détention préventive sur la durée de la peine de l'emprisonnement, la date à laquelle a commencé la détention. Même mention devra être faite sur l'expédition du jugement qui doit être envoyée au ministre de la marine (3), ainsi qu'il est dit plus loin.

Le chancelier doit mentionner au bas du jugement si la sentence a ou non reçu son exécution. Le capitaine fait transcrire le jugement sur le livre de punitions auquel une expédition dudit jugement reste annexée, pour être remise au

(1) Circulaire de la marine du 26 avril 1880 (F).

(2) Circulaires de la marine (F) des 21 octobre 1853 et 8 avril 1861.

(3) Décret du 24 mars 1852, art. 41 (F). — Circulaires de la marine des 22 mai 1860 (F) et 1er avril 1893.

commissaire de l'inscription maritime du port de désarmement. Cette transcription est certifiée par le chancelier (1).

Les consuls n'ont à intervenir pour le recouvrement des amendes prononcées par le tribunal maritime commercial que dans le seul cas où le débarquement du condamné a lieu dans leur résidence, ou bien encore lorsque le navire désarme à l'étranger (2). Les fonds ainsi recueillis, qui devaient autrefois être adressés à l'établissement des Invalides de la marine, doivent aujourd'hui, depuis les lois de finances de 1890 et 1893, être versés au Trésor. Le cas échéant, cet envoi de fonds s'effectue dans les mêmes conditions que pour les amendes prononcées par les tribunaux consulaires, c'est-à-dire suivant les règles prescrites par l'instruction de comptabilité du 10 mai 1891 (3).

Lorsque c'est le capitaine même d'un navire qui est prévenu de délit, les poursuites ont lieu, soit sur la plainte des officiers ou des marins de l'équipage, soit sur celle des passagers, soit d'office. Toutefois, les peines prononcées à l'étranger contre des capitaines ne sont subies par eux qu'à leur retour en France, et il faut dès lors que le jugement de condamnation soit inscrit d'office par le consul sur le livre de punitions du navire, et que mention en soit également faite sur le rôle d'équipage (4). (Voir ci-après, § 2, n° 747.)

Nous avons dit plus haut qu'une des trois expéditions des jugements était remise au capitaine et annexée au livre de punitions ; la minute reste déposée en chancellerie, et la troisième expédition est adressée par le consul au ministre de la marine avec un duplicata de toutes les pièces de la procédure (5).

---

(1) Décret du 24 mars 1852, art. 47 (F). — *Formulaire des chancelleries*, tome I, mod. n° 215.

(2) Décret du 24 mars 1852, art. 44.

(3) Instruction du 10 mai 1891 (F). — D'après les lois de finances de 1890 et de 1893, le produit des amendes prononcées par les tribunaux maritimes commerciaux est versé au Trésor, qui paye, chaque année, à la caisse des Invalides de la marine, à titre de compensation, une somme de 15 000 francs.

(4) Décret du 24 mars 1852, art. 27 et 42 (F).

(5) Décret du 24 mars 1852, art. 41 (F). — Circulaire de la marine du 21 octobre 1853. (F.)

Les consuls doivent également notifier, par extraits, toutes les condamnations prononcées par les tribunaux maritimes commerciaux qu'ils président, aux commissaires de l'inscription maritime du quartier d'inscription des matelots condamnés, afin que les condamnations dont il s'agit puissent être annotées sans retard sur les matricules (1).

Quant à la classification des infractions en fautes de discipline ou en délits maritimes, et aux peines applicables selon l'espèce, nous ne pouvons que renvoyer au texte du chapitre II, titre III du décret du 24 mars 1852 (2).

Une loi du 19 mars 1891, loi Bérenger, sur l'atténuation et l'aggravation des peines, a admis que les tribunaux pouvaient prescrire le sursis à l'exécution des peines par eux prononcées et a, d'autre part, édicté certaines aggravations de peines en cas de récidives.

La partie de cette loi relative à l'atténuation des peines est applicable aux condamnations prononcées par les tribunaux maritimes commerciaux. Ceux-ci peuvent donc, s'ils le jugent convenable d'après les circonstances de la cause, ordonner le sursis aux condamnations à l'emprisonnement et à l'amende prononcées par eux. Au contraire, en ce qui concerne les aggravations de peines, les tribunaux maritimes commerciaux doivent se borner à celles qui sont prévues par le décret-loi de 1852, dans les cas exceptionnels où cet acte fait état de la récidive (art. 60, 78 et 82), sans s'inquiéter des modifications apportées aux articles 56, 57 et 58 du Code pénal par la loi précitée (3).

Les tribunaux maritimes commerciaux sont, d'ailleurs, essentiellement incompétents pour statuer sur l'action civile résultant d'un délit ou d'un crime prévu et puni par le décret du 24 mars 1852. Ces tribunaux constituent une juridiction d'exception, établie pour des raisons d'ordre public, afin d'ar-

(1) Circulaire de la marine du 4 mars 1857. F.

(2) Décret du 24 mars 1852, art. 58 à 88. F. — Voir aussi circulaires de la marine (F.) des 8 octobre 1881, 14 février 1886 et 21 septembre 1888.

(3) Circulaires de la marine (F.) des 12 [illegible] et 14 octobre 1891.

river à la prompte répression de certains délits spéciaux ; mais ces raisons d'ordre public n'existent plus lorsqu'il s'agit du règlement d'intérêts privés, et tout ce qui concerne ces intérêts reste dès lors soumis aux dispositions du droit commun (1).

738. Décès au mouillage. — Nous avons eu occasion d'indiquer, dans la section II de ce chapitre, les devoirs à remplir par les chancelleries des postes diplomatiques et consulaires pour l'administration des successions maritimes. Il nous reste à expliquer ici que les actes de décès des marins français qui meurent, soit à terre, soit sur une rade ou dans un port étranger, sont dressés par les consuls dans la même forme que ceux de tous les Français qui meurent dans leur résidence : il est seulement recommandé de mentionner exactement sur ces actes les *quartiers, folios et numéros d'inscription* des décédés. Une expédition des actes de décès des marins doit être transmise à *la sous-direction des affaires de chancellerie* du département des affaires étrangères, et l'on se borne à donner avis du décès au ministère de la marine, avec l'indication du quartier d'inscription du marin décédé et du port d'armement ou d'attache du navire sur lequel il était embarqué (2).

739. Navires séquestrés ou retenus par l'autorité territoriale. — Lorsque, par les ordres d'un gouvernement étranger, des navires français sont retenus et séquestrés, les consuls doivent employer les moyens convenables, suivant les motifs du séquestre et les circonstances du fait, pour obtenir leur relaxation et des indemnités, s'il y a lieu (3). Nous ne reviendrons pas à ce sujet sur ce que nous avons déjà dit, au livre III, des règles de conduite à suivre dans les cas d'embargo ou d'arrêt de prince. Ajoutons seulement que les consuls doivent, en attendant l'issue de leurs réclamations, faire, sous

(1) Circulaire de la marine du 1er février 1852 (F.).

(2) Circulaires de la marine des 12 juillet 1852 et 31 juillet 1865 (F.) et des affaires étrangères (F.) des 8 septembre 1871 et 1er septembre 1884.

(3) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 27 (F.).

leur responsabilité, tout ce que peuvent nécessiter la conservation des équipages et leur police à bord, ou la sûreté des hommes qui descendent à terre; ils sont également tenus de porter tout ce qui se rattache à ces faits exceptionnels à la connaissance du chef de la mission française dans le pays de leur résidence, et d'en rendre compte simultanément tant au ministère des affaires étrangères qu'à celui de la marine.

Dans le cas, bien plus fréquent, où le bâtiment n'a été saisi ou confisqué qu'à la suite de contraventions aux lois politiques ou fiscales du pays, il n'y a évidemment lieu à intervention de la part des consuls, qu'autant qu'il y aurait abus de pouvoir, violation manifeste des lois générales qui régissent la matière, ou infraction à des clauses expresses du droit conventionnel; quant aux soins à donner à l'équipage et à la surveillance à exercer à son égard, les devoirs que les règlements imposent, sous ce rapport, aux agents restent les mêmes et ne se modifient pas suivant les circonstances qui ont amené la saisie ou l'embargo.

§ 2. — Des mouvements dans les équipages.

740. Débarquement de matelots à l'étranger. — L'article 270 du Code de commerce interdit expressément aux capitaines de congédier leurs matelots en pays étranger. C'est là une disposition d'ordre public à laquelle il n'est pas permis de déroger, et tout capitaine qui, sans l'intervention de l'autorité consulaire, débarque à l'étranger un individu porté à un titre quelconque sur son rôle d'équipage est punissable d'une amende de 300 francs, si son bâtiment est armé au long cours, de 50 à 100 francs, s'il navigue au cabotage, et de 25 à 50 fr., s'il est armé à la petite pêche (1).

Cette infraction rentre dans la catégorie des délits maritimes qui sont de la compétence des tribunaux maritimes commerciaux (V. ci-dessus, section III, § 1er.)

Quant aux marins congédiés ou abandonnés, les règlements

(1) Décrets (F.) du 4 mars 1852, art. 1er, et du 19 mars 1852, art. 4 et 5.

veulent qu'ils soient renvoyés en France, par les soins des consuls, dans la forme déterminée pour les rapatriements ordinaires de marins disgraciés ou délaissés.

Le consentement des intéressés ne suffit même pas pour autoriser un capitaine à débarquer à l'étranger un homme faisant partie de son équipage (1). Il faut, en outre, la permission ou l'ordre du consul, qui, sauf à en rendre compte au ministère de la marine, a seul qualité, sur requête ou plainte et après audition contradictoire des parties, pour décider s'il y a lieu ou non de prononcer le débarquement. En principe, d'ailleurs, les marins ne peuvent être débarqués à l'étranger que pour des *causes graves*, telle que l'indiscipline (2), et un consul peut toujours, soit refuser son autorisation à un débarquement, même quand toutes les parties sont d'accord, par exemple si le rapatriement ou le rembarquement immédiat de l'homme ne peut être assuré qu'avec le concours des deniers de l'État (3), soit, au contraire, et malgré l'opposition de l'une des parties, ordonner d'office un débarquement.

Le ministre de la marine a décidé que l'équipage d'un navire de commerce, qui refuse de prêter son concours à une opération de transport d'émigrants, non prévue dans les engagements contractés au départ, peut demander son débarquement et est en droit d'obtenir son renvoi en France aux frais de l'armement (4).

Tout ce qui se rapporte au débarquement des marins, en pays étranger, doit être constaté sur les rôles d'équipage par des apostilles soigneusement écrites sans abréviations, datées et signées en toutes lettres par les consuls et non par les chanceliers, comme cela a quelquefois été irrégulièrement pratiqué ; il est également indispensable de mentionner, dans

(1) Ordonnance du 31 octobre 1784, titre 14, art. 15.

(2) Circulaire de la marine du 17 juin 1859 (F.), décret du 22 septembre 1891, art. 2 (F.).

(3) Décret du 22 septembre 1891, art. 2 et 18. (F.)

(4) Circulaire de la marine du 20 mars 1866 (F.).

ces annotations, si les salaires des marins débarqués ont été versés en tout ou en partie dans la caisse des gens de mer du consulat (1).

Les consuls doivent, en outre, délivrer à chaque marin débarqué un certificat (2), reproduisant toutes les indications consignées sur le rôle d'équipage à l'article desdits matelots, et indiquant notamment le nom du port qui a établi le rôle, s'il est différent du port d'attache, ainsi que les conventions portées audit rôle et relatives à la conduite (3).

741. Imputation des frais de rapatriement. — Lorsque les consuls autorisent ou ordonnent, dans l'étendue de leur arrondissement, le débarquement d'un ou plusieurs matelots, ils doivent consigner sur le rôle d'équipage les motifs du débarquement, d'après lesquels se règle l'imputation des frais de rapatriement.

L'imputation des frais de retour, en cas de débarquement à l'étranger par ordre ou avec l'autorisation des consuls, se règle aujourd'hui conformément aux articles 16 et suivants du décret du 22 septembre 1891. Cet acte décide qu'en principe et sauf les exceptions ci-après, les frais de subsistance, d'entretien, de rapatriement et de retour au quartier des individus provenant de l'équipage d'un navire de commerce, sont à la charge de l'armement. Dans les armements à la part ou au fret, les parts de l'équipage, considérées comme salaires, sont indemnes desdits frais.

En cas de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité, les frais de subsistance et autres susmentionnés ne sont dus par l'armement que jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris et du montant du fret des marchandises sauvées du naufrage, les loyers de l'équipage pour la dernière traversée ayant été d'abord prélevés sur ces pro-

---

(1) Circulaires de la marine des 4 décembre 1835, 12 août 1836, 31 août 1848 (F.) et 19 décembre 1866. (F.) — Décret du 22 septembre 1891, art. 2. (F.)

(2) *Formulaire des chancelleries*, tome I, mod. n° 523. (F.)

(3) Circulaires de la marine (F.) [illegible] 1880 et 11 mai 1882.

duits. La partie des frais non couverte par lesdits produits reste à la charge de l'État.

Les frais de subsistance, d'entretien, de rapatriement et de retour au quartier des hommes débarqués de gré à gré, sont à la charge de la partie designée dans la convention intervenue à l'amiable entre le capitaine et le matelot intéressé.

Si le débarquement résulte de motifs d'ordre public ou de discipline, les consuls en constatent les causes par procès-verbal, en vue de fixer la responsabilité de la partie qui doit supporter les frais du rapatriement. Le procès-verbal est établi en deux expéditions dont l'une reste entre les mains de l'autorité qui a verbalisé, et l'autre est adressée au ministre de la marine (*Direction de la marine marchande*). Si les frais du rapatriement paraissent devoir être mis à la charge de l'homme débarqué, ils sont prélevés sur les salaires de celui-ci. Dans le cas contraire et si le capitaine ne consent pas à pourvoir aux frais du rapatriement, lesdits frais sont avancés par le consul pour le compte de l'État, sauf répétition ultérieure du ministère de la marine contre le propriétaire du navire.

Enfin, les mêmes frais sont à la charge de l'État, quand ils sont occasionnés, soit par des déserteurs, soit par des hommes débarqués pour passer en jugement ou pour subir une peine (1).

742 Traitement des malades. — Lorsque des gens de mer embarqués sur des bâtiments de commerce ont besoin des secours de l'hôpital, ils y sont admis au compte de l'armement ; à défaut d'hôpitaux maritimes ou militaires, les marins malades sont reçus dans les hôpitaux civils (2). Ce droit général et absolu suit les marins en tous lieux et pendant tout le cours de leur navigation.

---

(1) Décret du 22 septembre 1891, art. 16 et suivants (F).

(2) Arrêté des 7 vendémiaire an VIII (29 septembre 1799), art. 20, et 17 nivôse an IX (7 janvier 1801), art. 3.

Le matelot qui tombe malade ou qui est blessé au service du navire, pendant le voyage, est payé de ses loyers, traité, pansé, et, s'il a dû être laissé à terre, rapatrié aux dépens du navire (1). De même quand un matelot est blessé en combattant contre les ennemis ou contre des pirates, il doit être payé de ses loyers, traité, pansé et rapatrié à la charge du navire et du chargement (2).

Mais, si le matelot a été blessé à terre, après avoir quitté le navire sans autorisation, non seulement il n'est pas pansé aux dépens du navire, mais il peut encore être congédié et n'a droit à ses loyers qu'en proportion du temps qu'il a servi (3). Si, au départ du navire, il n'est pas guéri et ne peut continuer le voyage, l'autorité consulaire pourvoit à son traitement et à son rapatriement, dont les frais sont signalés au ministre de la marine pour être recouvrés sur ses gages ultérieurs.

Il conviendrait d'agir de même à l'égard du marin tombé malade par sa faute, maladies vénériennes, ou qui, autorisé à descendre à terre, y aurait été blessé dans une rixe et ne saurait dès lors prétendre au bénéfice de l'art. 262 du Code de commerce.

Nous rappellerons à cet égard que, sans se préoccuper du règlement ultérieur des frais de traitement, l'humanité fait un devoir aux capitaines d'envoyer promptement leurs malades à l'hôpital. Les consuls doivent tenir la main à ce que cette prescription soit rigoureusement exécutée, et signaler au ministère de la marine les capitaines qui, dans un but de sordide économie, compromettraient la santé et la vie de leurs matelots malades, en retardant leur envoi à terre et en leur administrant à bord même des traitements dont l'emploi peu judicieux pourrait affaiblir leurs chances de guérison (4).

Lorsque le matelot, traité à terre aux frais de l'armement pour maladie ou blessure contractée au service, ne peut suivre

(1) Code de commerce, art. 262, revision de 1885 (F.)
(2) Code de commerce, art. 263.
(3) Code de commerce, art. 264.
(4) Circulaires de la marine des 27 novembre 1828 et 25 mai 1840.

le navire au moment de son départ, le rôle d'équipage doit, en regard de son nom, être apostillé comme suit : *mis à l'hôpital de... le... aux dépens du navire* (1).

Le capitaine peut se libérer de tous frais vis-à-vis de l'homme, laissé malade à l'étranger, moyennant le versement à l'autorité consulaire d'une somme déterminée, pour chaque port, par un règlement d'administration publique qui est revisé tous les trois ans (2). Ce versement s'opère par la remise, contre reçu, à l'autorité consulaire d'une valeur, à trente jours de vue au maximum, sur l'armateur du navire auquel appartient le marin débarqué. Cette valeur est à l'ordre du caissier-payeur central du Trésor public. Si le capitaine juge le forfait du tarif trop désavantageux, il peut en refuser l'application ; tous les frais de traitement, de rapatriement et, s'il y a lieu, de sépulture, sont alors avancés par le consul pour compte de l'État, sauf répétition ultérieure du ministre de la marine contre le propriétaire du navire (3).

La remise, par le capitaine, d'une valeur sur l'armateur du navire constitue, à l'étranger, le seul mode réglementaire de versement au Trésor des frais de traitement et de rapatriement. Le consul s'assure, tout d'abord, que la somme qui figure sur cette valeur, est bien celle qui résulte d'une exacte application des tarifs ; puis il en délivre un reçu sur lequel sont consignés la date et le montant (en toutes lettres) de l'effet, les nom, prénoms, numéro d'inscription et qualité à bord de l'homme débarqué, enfin la maladie ou la blessure qui a motivé le débarquement. L'effet est ensuite adressé par le consul au ministre de la marine (*comptabilité générale-fonds, ordonnances et dépenses d'outre-mer*), par la pré-

1. Circulaire de la marine du 14 décembre 1852.

2. Code de commerce, art. 262 (revision de 1885). Le règlement actuellement en vigueur est celui du 24 décembre 1896.

3. Art. 1 du décret du 22 septembre 1891 modifié par décret du 24 décembre 1896. — C'est également ce qui a lieu dans les ports dont le règlement d'administration publique, prévu par l'art. 262 du Code de commerce, ne fait pas mention en raison de leur peu d'importance.

mière occasion, avec une lettre d'envoi reproduisant tous les renseignements du reçu.

Le versement dont il s'agit a pour effet de transférer de l'armateur à l'État la charge du traitement, de l'entretien à la sortie de l'hôpital, du rapatriement et, s'il y a lieu, de la sépulture du marin. Dès l'instant où ce versement est effectué, le consul représentant l'État doit, *sans se considérer comme lié par les prévisions forcément approximatives du tarif des frais de traitement*, annexé au décret de 1896, assurer au malade ou au blessé tous les soins que son état comporte. De même, pour le rapatriement des convalescents, les consuls n'ont d'autres règles à observer que celles inscrites dans le décret du 22 septembre 1891, aux termes duquel le renvoi en France des hommes à rapatrier doit avoir lieu par la voie la plus prompte et la plus économique. Quel que soit le chiffre des dépenses supportées par le département de la marine pour un marin débarqué, une fois le forfait payé, aucun recours n'est possible contre l'armateur. Ce dernier ne peut réciproquement exercer aucun recours contre l'administration, même si le chiffre des dépenses de traitement et de rapatriement réellement effectuées est demeuré inférieur à celui du versement qu'il a fait en conformité du tarif (1).

Les frais de maladie, les frais de séjour depuis le moment de la sortie de l'hôpital jusqu'à celui du départ, les frais de rapatriement dans le cas où ils sont payables d'avance, — ce cas est prévu par le dernier paragraphe de l'article 9 du décret du 22 septembre 1891, — enfin, s'il y a lieu, les frais de sépulture sont acquittés au moyen de traites tirées sur le Trésor, conformément aux instructions de la marine du 28 janvier 1889 et des affaires étrangères du 10 mai 1891 (2).

Il est interdit aux consuls de prêter les mains à ce qu'il soit dérogé par des conventions particulières aux dispositions du

(1) Règlement d'administration publique du 21 décembre 1896, art. 9.
(2) Circulaire de la marine du [illegible] déc. 1892.

Code de commerce que nous venons d'analyser et qui sont d'ordre public (1).

743. Payement du salaire des matelots débarqués ou laissés malades à terre. — Lorsque le marin est laissé à terre pour cause de maladie ou de blessure, ses loyers lui sont payés jusqu'à ce qu'il ait contracté un engagement nouveau ou qu'il ait été rapatrié. S'il a été rapatrié avant son rétablissement, il est payé de ses loyers jusqu'à ce qu'il soit rétabli. Toutefois, la période durant laquelle les loyers du matelot lui sont alloués, ne pourra dépasser, en aucun cas, quatre mois à dater du jour où il a été laissé à terre (2).

Lorsque le débarquement a lieu pour toute autre cause que celle de maladie (3), le contrat de louage se trouvant de fait rompu, il y a lieu à liquidation immédiate des salaires acquis sous déduction de la prestation des invalides (4), sauf à en suspendre le payement, si le capitaine justifiait en due forme n'avoir pas les fonds nécessaires pour y faire face.

Dans tous les cas où un homme de mer débarqué en cours de voyage est payé de ses salaires, le montant de son décompte ne doit jamais lui être remis en mains propres : ce n'est qu'autant que son rapatriement a été laissé à sa charge qu'il en reçoit une partie, le reste étant versé par le capitaine dans la caisse des gens de mer du consulat pour être transmis au ministère de la marine conformément aux règlements (5). Cette mesure, qui protège tous les intérêts, a pour objet de prévenir les désertions, d'empêcher les marins de dissiper leurs salaires sans profit pour leurs familles, et de

(1) Décret du 4 mars 1852, art. 1er (F).

(2) Code de commerce, art. 262 (révision de 1885).

(3) Nous ne croyons pas inutile de rappeler ici que lorsqu'un matelot est mis à terre pour cause de maladie il n'est pas *débarqué* au sens administratif du mot (Circulaire de la marine du 14 décembre 1852) ; il faut donc éviter, tant sur l'apostille mise au rôle que sur les autres pièces dressées à cette occasion, le mot de *débarquement*.

(4) Circulaire de la marine du 14 décembre 1852.

(5) Circulaire des affaires étrangères du [illegible] août 1883 (F). — Instruction du 15 mai 1891 (F).

plus elle donne, aux commissaires de l'inscription des ports d'armement, le moyen d'opérer la retenue de la prestation des invalides pour les délégations de famille et pour le payement des dettes privilégiées.

En dehors du cas précité, les consuls ont été autorisés à remettre aux marins débarqués, qui en font la demande, la moitié des sommes déposées en leur nom en chancellerie, jusqu'à concurrence de 150 francs, pour leur permettre d'attendre le complet règlement de leurs salaires en France (1).

Il est arrivé plusieurs fois que des consuls ont cru devoir remettre aux capitaines, à titre de dépôt, le montant des salaires de marins débarqués en cours de voyage. Ce mode de procéder est irrégulier et présente de nombreux inconvénients : d'une part, le dépôt se trouve ainsi exposé à toutes les éventualités d'un voyage de mer, et d'autre part, si le dépôt est fait en monnaies étrangères, la différence du change peut causer une perte réelle aux marins. Le moyen d'éviter ces inconvénients consiste à faire déposer au consulat ces décomptes de solde et à les transmettre ensuite en France dans la forme prescrite par l'instruction de comptabilité du 10 mai 1891.

Les états de décompte, dressés à cette occasion dans les consulats, sont transmis par les consuls au port d'immatriculation du navire d'où proviennent les marins intéressés, et le ministère de la marine est informé, en même temps, sous le timbre de l'établissement des Invalides, du nom de ce port dans la lettre d'envoi qui lui est adressée avec les pièces justificatives de la traite transmise à l'agent comptable des chancelleries (2).

Nous rappellerons, à cette occasion, qu'une disposition réglementaire qui s'applique à tous les cas de payement de solde en pays étranger, ayant interdit aux consuls de faire aucun recouvrement *partiel* des droits de la caisse des inva-

1. Circulaire de la marine du 16 octobre 1884 (F).
2. Circulaire de la marine du 23 janvier 1885 (F) et Instruction du 10 mai 1891 (F).

tides, les versements faits en chancellerie doivent toujours être opérés en sommes *nettes*, l'armement restant responsable du payement ultérieur de la retenue qui n'a pas été exercée (1).

744. Débarquement des officiers. — Tous les principes que nous venons de rappeler, sur le débarquement et le traitement des marins en cours de voyage, s'appliquent aux officiers (capitaine, second, lieutenants, chef mécanicien, etc.) (2).

745 Débarquement des gens qui n'appartiennent pas à l'inscription maritime. — Nous devons ajouter quelques mots relativement aux gens embarqués comme gagistes sur les bâtiments de mer, bien que ne figurant pas sur les matricules de l'inscription maritime, et dont le débarquement peut également avoir lieu au dehors ; de ce nombre sont les domestiques, les chirurgiens et les commissaires.

En principe, tout individu embarqué, employé ou reçu à bord d'un navire et porté à quelque titre que ce soit sur le rôle d'équipage, est, depuis le jour de son inscription jusqu'à celui de son débarquement administratif, soumis à toutes les règles d'ordre, de service, de discipline et de police établies sur les bâtiments marchands, et passible, en cas d'infractions, des mêmes peines que les gens de mer proprement dits (3). Il en résulte que le débarquement des non inscrits ne peut pas avoir lieu à l'étranger sans l'intervention consulaire. Nous pensons cependant que, comme ces individus ne sont pas marins, et comme leur engagement avec un capitaine ou un armateur ne constitue en quelque sorte qu'un contrat civil, celui-ci peut être rompu du consentement mutuel des parties. Lorsque celles-ci sont d'accord, les consuls n'ont donc qu'à valider, par une apostille en due forme, le débarquement convenu de gré à gré. Les frais de subsistance, rapatriement, etc., sont alors réglés conformément à l'article 18 du décret du 22 septembre 1891.

(1) Circulaire de la marine du 4 décembre 185[illegible].
(2) Code de commerce, art. 272.
(3) Décret du 24 mars 1852, art. 3 et 5, F.

Lorsque le débarquement, au lieu d'être volontaire, est prononcé d'office par le consul, sur la demande des capitaines ou à la requête de la partie lésée, il y a lieu pour celle-ci au règlement des dommages et intérêts qui lui seraient dus pour le fait de l'annulation de son contrat ; car les conventions obligent non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la bonne foi donnent à l'obligation d'après sa nature (1). Toutes les dispositions du Code de commerce concernant les loyers, pansements, frais de conduite et de rachat des matelots, étant communes aux officiers et à tous les gens de l'équipage (2), c'est-à-dire à toute personne embarquée pour le service du navire, les consuls doivent résoudre les questions qui s'élèvent pour le débarquement des gagistes, d'après l'analogie des prescriptions réglementaires établies pour les marins inscrits.

Après avoir énuméré les diverses circonstances dans lesquelles, en cours de voyage, un individu faisant partie de l'équipage d'un navire marchand peut être débarqué, il nous reste à indiquer la marche à suivre, lorsqu'un équipage tout entier demande son débarquement ou met obstacle à la continuation du voyage par suite de changement d'itinéraire.

746 Rupture du voyage par la faute du capitaine. — Les engagements de matelots se contractent, ou pour un voyage, ou pour un temps déterminé. Dans le dernier cas il est clair que l'équipage, sous peine de se faire considérer comme en état de désertion ou de révolte ouverte, est tenu, jusqu'à l'expiration de son contrat, de suivre le navire partout où il peut être appelé à se rendre, et qu'en cas de refus d'obéissance le consul devrait, pour le surmonter, user des pouvoirs de contrainte et de discipline dont l'ont armé les règlements sur la police de la navigation et le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Mais il en est tout autrement quand les matelots ont été

(1) Code civil, art. 1135.
(2) Code de commerce, art. 272.

loués au voyage, par exemple pour l'aller et le retour, et qu'en cours de campagne le capitaine se frète pour faire une opération intermédiaire qui retarde ou ajourne indéfiniment sa rentrée au port d'armement. Alors, en effet, l'expédition nettement déterminée qui a servi de base au contrat de louage se trouvant modifiée d'une manière plus ou moins essentielle, l'équité veut qu'un nouvel accord intervienne entre les parties pour en fixer les conditions. Toutes les fois donc que les cas d'escales et de changements éventuels de destination n'ont pas été expressément prévus dans les conditions d'engagement inscrites au rôle, l'équipage, dont le navire ne suit pas au retour l'itinéraire primitivement convenu, a droit à des indemnités, sous forme de supplément de gages ou de gratification, débattues de gré à gré.

Les consuls n'ont d'ailleurs pas à intervenir directement dans ces sortes d'arrangements, qui sont considérés comme rentrant dans les conventions particulières entre capitaines et matelots. La seule chose qu'ils aient à faire, c'est d'annoter eux-mêmes sur le rôle d'équipage les faits qui ont donné lieu à discussion et les conditions de l'accord arrêté entre les parties, ou, s'il n'y a pas eu d'arrangement amiable, d'en faire l'objet d'un procès-verbal *ad hoc* et de renvoyer les ayants droit à se pourvoir, lors du désarmement du navire, devant les tribunaux compétents (1).

Il est à peine besoin d'ajouter ici que l'équipage d'un navire ne formant pas corps et se composant au contraire de personnes également libres et indépendantes pour déterminer le prix et les conditions de leurs services, chacun des hommes qui en fait partie a droit à demander son débarquement et des dommages-intérêts, si les conditions acceptées par la majorité de ses camarades ne lui conviennent pas (2) : le consul statue à cet égard suivant la gravité des circonstances qui se rattachent à chaque cas particulier.

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 41. F. — Décret loi du 4 mars 1852. 1

(2) Code de commerce, art. 252

747. Débarquement et remplacement des capitaines. — Pour compléter ce que nous avons à dire sur ce grave sujet du débarquement de marins en cours de voyage, nous n'avons plus à parler que de ce qui concerne spécialement les capitaines.

En principe, tout capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever sous peine de tous dommages-intérêts envers les propriétaires et les affréteurs (1), et il ne peut par conséquent être débarqué à l'étranger qu'en cas de nécessité absolue et pour des causes graves, telles que sévices contre son équipage, inconduite ou incapacité notoire, en un mot pour crimes ou délits exigeant son remplacement d'office par les soins du consul.

Nous avons vu, dans le paragraphe précédent, qu'un capitaine ne peut pas être débarqué à l'étranger pour subir une condamnation prononcée contre lui, en cours de voyage, par un tribunal maritime commercial, en vertu du décret du 24 mars 1852 ; à plus forte raison ne peut-il pas être suspendu de son commandement par une simple application du pouvoir disciplinaire. En principe, d'ailleurs, le droit de discipline attribué aux consuls ne saurait atteindre les capitaines, puisque aucune des infractions à la police de bord, prévues par l'article 58 du décret de 1852, n'est de nature à être commise par eux.

Lors donc qu'un consul a à réprimer chez un capitaine, soit un acte de désobéissance, un manque de respect ou toute autre faute commise envers lui, soit une infraction à la police de la navigation, cet agent doit ou réunir un tribunal maritime commercial, s'il a qualité pour le faire et si les circonstances le permettent, ou adresser au ministre une plainte contre le délinquant. Dans aucun cas, un consul ne peut et ne doit se faire justice à lui-même (2).

Si un capitaine encourt des soupçons de crimes ou délits

(1) Code de commerce, art. 238.

(2) Circulaires de la marine (F) des 6 septembre 1865 et 22 septembre 1880.

et que les gens de l'équipage lésé le dénoncent au consul, celui-ci peut débarquer l'inculpé et le renvoyer en France, après avoir procédé contradictoirement aux enquêtes nécessaires pour établir les faits qui lui sont imputés. Nous reviendrons ailleurs, plus en détail, sur l'étendue du pouvoir qui appartient, dans ce cas, aux consuls et sur les obligations particulières qu'ils ont à remplir. (Voir ci-après, chapitre VIII.)

Lorsqu'il y a lieu au remplacement d'un capitaine débarqué, le consul, sur la requête à lui présentée par le consignataire ou par l'équipage et après avoir pris les renseignements qu'il juge convenables, approuve ou rejette la requête par une ordonnance qui doit être signifiée tant au capitaine remplacé qu'aux requérants (1).

Dans ce cas, les consuls ne doivent, autant que possible, admettre pour remplaçants que des gens de mer ayant, selon l'espèce de navigation à faire, le grade de capitaine au long cours ou celui de maître au cabotage (2). Lorsque le second du bâtiment a le grade requis, c'est à lui d'ordinaire qu'est confié le commandement du navire, surtout dans les cas où le capitaine, cessant ses fonctions pour cause de maladie, présente lui-même son second au consul.

Lorsque la requête de l'équipage ou du consignataire a été rejetée, comme aussi lorsqu'il y a eu nomination d'office d'un capitaine provisoire, le consul rend compte au ministre de la marine des motifs qui l'ont fait agir et de toutes les circonstances qui se rattachent à des changements de capitaines en pays étranger.

Les conditions d'engagement d'un capitaine en cours de voyage doivent, autant que possible, être les mêmes que celles qui liaient le capitaine remplacé ; un consul qui, à moins d'impérieuse nécessité, viendrait à les modifier, outrepasserait ses attributions et engagerait sa responsabilité de la manière la plus grave.

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 12. (F.)
(2) Décret du 18 septembre 1893. (F.)

Le capitaine qui meurt en mer est remplacé de droit par son second. Si celui-ci remplit les conditions voulues pour commander un bâtiment de mer, le consul doit, à l'arrivée du navire, le confirmer dans sa situation ; sinon, et à moins que les armateurs n'envoient un autre capitaine pour continuer le voyage ou pour ramener le navire, il est procédé comme dans les cas de débarquement.

Il est de principe qu'un capitaine, suspendu du droit de commander et qui naviguerait comme second ou comme officier, ne pourrait pas obtenir à l'étranger le commandement d'un navire en remplacement d'un capitaine décédé ou débarqué pour cause de maladie. L'administration admet cependant une exception à cette règle en faveur du capitaine suspendu, qui vient à prendre le commandement du navire sur lequel il est embarqué comme officier, dans l'ordre hiérarchique que lui assigne le titre qu'il a à bord, lorsque ce navire est privé soit de capitaine, soit de second (1).

748. Payement de salaires en cours de voyage. — Les règlements défendent aux capitaines de faire, à l'étranger, aux gens de leur équipage aucune espèce d'avances en argent, hardes ou autrement, sans le consentement exprès du consul (2), qui ne doit donner son autorisation qu'après s'être assuré de la nécessité du payement qu'il s'agit de faire. A plus forte raison a-t-on dû interdire aux capitaines, sous peine de fortes amendes, de payer à leurs matelots en cours de campagne l'intégralité des salaires qui leur sont dus.

Tous les payements d'acomptes de solde doivent être faits en présence du consul, qui veille, d'une part, à ce que la monnaie du pays dans laquelle ils sont effectués ne soit évaluée qu'au prix réel du change, certifié par lui sur les pièces qu'il vise ; d'autre part, à ce que le montant de l'avance soit inscrit sur le livre de bord et sur le rôle d'équipage (3). Ayant

(1) Circulaire de la marine du 30 octobre 1858 (F).

(2) Déclaration du 18 décembre 1728. — Arrêt du conseil du 19 mars 1734.

(3) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 36 (F), et Circulaire de la marine du 19 novembre 1885 (F).

déjà eu occasion d'indiquer la forme que doivent revêtir ces sortes d'apostilles, nous nous bornerons à rappeler ici qu'elles ne doivent pas être simplement signées par les consuls, mais qu'il faut encore que la signature de ces agents soit précédée de l'indication de leur qualité et suivie de l'apposition du timbre de leur poste : on comprend, en effet, qu'une apostille, qui ne rappellerait pas le titre officiel de celui qui l'a signée, serait forcément incomplète et pourrait faire naître des doutes dans l'esprit du commissaire de la marine ultérieurement chargé de faire le décompte du rôle (1).

Les ordonnances et règlements sur la matière (2) dont les termes sont rappelés dans la soumission imprimée au bas des rôles, veulent que le recouvrement des droits de la caisse des invalides ne se fasse que par mesure d'ensemble et à l'époque du désarmement effectif des navires. Les consuls n'ont donc point de retenue à exercer pour les avances ou acomptes payés en cours de voyage et doivent se borner à mentionner dans leur apostille le payement *brut* tel qu'il est effectué (3).

Il arrive souvent que des capitaines demandent aux consuls d'apostiller sur le rôle les payements qu'ils ont faits à leur équipage, en nature ou en argent, soit à la mer, soit dans un port de relâche où il n'existait pas d'autorité française. Les consuls n'ont pas qualité pour contrôler la réalité de semblables dépenses et bien moins encore pour leur donner la sanction légale qui leur manque comme ayant été acquittées contrairement aux prescriptions formelles des règlements (4) ; ils doivent donc invariablement refuser toute apostille du genre de celle dont il s'agit ici, alors même que le matelot intéressé certifierait avoir reçu la somme dont son compte se trouverait crédité.

A plus forte raison doit-il en être ainsi, lorsqu'il s'agit de

(1) Circulaire de la marine du 12 août 1836.

(2) Édit de juillet 1720, titre VI, art. 5, et titre X, art. 3. — Règlement du 17 juillet 1816, art. 53.

(3) Circulaires de la marine des 4 décembre 1835 et 27 janvier 1883. (F.)

(4) Circulaires de la marine des 12 octobre 1835 et 19 novembre 1885. (F.)

matelots décédés ou déserteurs. Pour les premiers, en effet, il s'agit d'une question de succession qui ne peut être résolue qu'en France au moment du désarmement, et, pour les derniers, d'une question de décharge que l'autorité maritime peut seule apprécier.

749. Cession de salaires à des tiers. — On sait que la loi a déclaré les salaires insaisissables, si ce n'est pour dettes contractées du consentement du commissaire de l'inscription maritime, par les marins ou par leur famille à titre de loyers, subsistances et vêtements (1). Les décomptes de solde ne peuvent par conséquent être payés qu'aux marins eux-mêmes, ou sur des procurations ou déclarations données à des membres de leur famille (2). Le but de cette disposition est de sauvegarder le pécule des gens de mer contre l'avidité des agioteurs de créances, et, si nous la mentionnons ici, c'est pour rappeler aux consuls qu'ils ne doivent en aucun cas admettre ni délivrer des actes comportant cession, à des tiers, de droits de cette nature (3). Ces cessions n'ont, d'ailleurs, rien de commun avec les délégations de portions de solde que les règlements autorisent et sur lesquelles nous reviendrons en nous occupant des réarmements à l'étranger.

750. Embarquement de marins. — L'intervention des consuls est nécessaire aux capitaines pour l'engagement, en cours de voyage, des gens de mer destinés à remplacer des déserteurs, des morts ou des matelots laissés à terre pour cause de maladie ou débarqués.

Les consuls, pleinement assimilés sous ce rapport aux administrateurs de la marine en France, n'ont ni contrôle ni action directe à exercer pour régler les conditions des engagements des marins ; ils doivent se borner à demander aux parties si elles sont bien d'accord, à les éclairer sur la portée finale des engagements qu'elles veulent souscrire, et, s'il n'y

(1) Règlement du 17 juillet 1816, art. 37.
(2) Circulaires de la marine des 20 mai 1885 (F) et 12 mars 1887.
(3) Circulaires de la marine (F) des 31 août 1848 et 1er avril 1885.

n'a pas de réclamation, à inscrire sur le rôle d'équipage le résultat des conventions intervenues (1).

Les consuls doivent avoir soin, dans leurs mentions d'embarquement de matelots à l'étranger, d'indiquer pour chacun d'eux, outre leurs noms, âge, signalement, quartier d'inscription, grade au service, paye et fonctions à bord, les avances qu'ils peuvent avoir reçues, le nom du dernier bâtiment sur lequel ils étaient embarqués et celui tant du capitaine qui le commandait que du port d'où il avait été expédié. Cette série d'indications a une grande importance pour la tenue régulière des matricules maritimes et tend à prévenir une foule de difficultés en cas de mort, de disparition ou de désertion (2).

On se rappelle, du reste, qu'une des conditions, attachées par la loi à la nationalité de nos navires, consiste dans la composition réglementaire de leur équipage dans lequel les étrangers ne peuvent figurer que dans la proportion d'un quart. Toutefois, en cas de force majeure, comme par exemple l'impossibilité absolue de se procurer des matelots français pour remplacer ceux qui ont été débarqués du rôle, ou lorsqu'il s'agit de navires achetés à l'étranger pour être nationalisés définitivement, à leur arrivée dans un port de la République ou dans une colonie française, les consuls peuvent exceptionnellement et sauf à en rendre compte, tant au ministère des affaires étrangères qu'à celui de la marine, autoriser l'embarquement de marins étrangers excédant le nombre fixé par les règlements.

751. Avancements de grade. — Les consuls n'ont pas plus qualité pour changer les conditions des engagements des gens de mer, que pour intervenir dans les avancements de grade ou de répartition des fonctions, qu'un capitaine voudrait effectuer entre les hommes placés sous ses ordres. Seulement tout changement dans le cadre de l'équipage, tel qu'il a été

(1) Ordonnances du 31 octobre 1784, titre 14, art. 19, et du 29 octobre 1833, art. 40. — Circulaires de la marine des 10 septembre 1841, 11 décembre 1847 et 31 août 1848. (F.)

(2) Circulaires de la marine des 2 juin 1847 et 31 août 1848. (F.)

réglé au départ de France, ou toute augmentation de solde consentie en cours de voyage, doit être expressément notée et apostillée sur le rôle d'équipage dans la même forme qu'en cas de nouvel embarquement.

752. Dépenses occasionnées par la mauvaise conduite des marins. — Les dépenses occasionnées à l'étranger par l'insubordination, la désertion ou la mauvaise conduite des équipages des navires de commerce, à l'exception des frais de détention toutefois (voir *suprà*, n° 737), ne doivent jamais rester à la charge de l'État.

Vainement les armateurs, pour décliner le remboursement de dépenses de cette nature, allégueraient-ils qu'il s'agit d'infractions commises par des tiers, et que, d'ailleurs, les moyens employés pour la répression n'étant pas le résultat de leurs ordres directs, on ne peut répéter contre eux les frais qui s'en sont suivis.

En effet, si l'on envisage la question au point de vue des principes généraux du droit civil, il est clair que les armateurs sont tenus de répondre, à titre de commettants, de la conduite de leurs préposés, tout aussi bien qu'un maître est personnellement responsable des dommages que causent les gens à gages qu'il emploie (1). Si, au contraire, on ne veut se préoccuper que des règles particulières du droit maritime, on se trouve en présence, d'une part, de l'ordonnance de 1781, qui statue que toutes les avances et dépenses occasionnées, soit à terre, soit à bord, demeureront à la charge des capitaines, maîtres ou patrons solidairement avec les armateurs (2); d'autre part, de l'article 216 du Code de commerce, qui porte que tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

Mais, par cela même que la responsabilité directe de ces sortes de dépenses ne peut être déclinée par l'armement, les

---

(1) Code civil, art. 138.
(2) Ordonnance du 3 mars 1781 (titre III, art. 25) (F.)

consuls doivent, avant de faire aucuns frais, prévenir les capitaines qu'ils auront à les acquitter, ou que tout au moins le remboursement final en sera poursuivi en France contre leurs commettants. Il est, d'ailleurs, de règle que toute dépense pour acte d'insubordination, désertion ou autre, soit acquittée sur place par le capitaine et que la chancellerie n'en fasse l'avance, pour le compte des armateurs, que dans les cas tout à fait exceptionnels laissés à l'appréciation des agents.

§ 3. — Des déserteurs.

753. Dénonciation des déserteurs. — Lorsque, pendant le séjour d'un bâtiment dans un port étranger, un homme de l'équipage vient à déserter, le capitaine est tenu d'en faire, dans les trois jours, la déclaration en chancellerie. Cette déclaration ou plainte doit indiquer les nom, prénoms et signalement du déserteur et énoncer les circonstances et les preuves de la désertion (1) ; sa réception par le consul ne donne ouverture à aucun droit de chancellerie.

Sur le vu de cette pièce, le consul réclame auprès des autorités locales l'arrestation et la remise du déserteur, à moins que celui-ci ne soit sujet du pays dans lequel la désertion a lieu. Nous avons déjà dit au chapitre quatrième, en nous occupant des déserteurs des bâtiments de l'État, qu'à défaut de stipulations expresses dans nos traités avec les puissances étrangères, c'était des principes du droit des gens positif que dérivait, pour les consuls, le droit de poursuivre l'extradition des déserteurs de leur nation. Tout refus de concours, toute difficulté opposée par l'autorité étrangère à une réclamation de ce genre, obligerait donc le consul à en faire l'objet d'une réserve ou protestation formelle et à en rendre compte tant au ministère des affaires étrangères qu'à celui de la marine (2).

754. Arrestation. — Si le déserteur est arrêté, il est remis au capitaine et il achève le voyage à demi-gages, mais il n'en

(1) Décret-loi du 24 mars 1852, art. 24 et ss. (F.)
(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 26. (F.)

est pas moins passible de la pénalité qu'il a encourue (1). En pays de juridiction consulaire, il doit être jugé et déféré au tribunal maritime commercial dans la forme que nous avons indiquée plus haut en nous occupant des crimes et délits commis à bord des navires français dans un port étranger. En pays de chrétienté, nous pensons qu'il y a lieu seulement de constater le fait de la désertion, par une instruction dressée en chancellerie et que le consul transmet au ministère de la marine, pour qu'il y soit donné telle suite que de droit. Il peut y avoir d'autant moins d'inconvénient à en agir ainsi, que la désertion est un délit successif qui ne se prescrit pas au bout de cinq ans comme les autres délits maritimes (2).

Si le bâtiment reprend la mer avant que l'arrestation ait pu être effectuée, le consul doit mentionner sur le rôle d'équipage le jour de la désertion, la dénonciation du capitaine et l'insuccès des recherches faites pour la capture du délinquant; lorsque le déserteur vient ensuite à être arrêté, son renvoi en France doit être ordonné et facilité par le consul, dans les mêmes conditions que pour un rapatriement ordinaire de marin, avant ou après jugement, selon le plus ou le moins d'étendue des pouvoirs judiciaires du consul.

755. Frais d'arrestation et de geôlage. — Tous les frais, faits à l'occasion de l'arrestation des marins déserteurs du commerce, sont à la charge des délinquants : ils sont avancés à l'étranger par les capitaines et, à leur défaut seulement, par les consuls, sauf le recours légal du ministère de la marine (3).

Les frais de gîte et de geôlage sont, au contraire, ainsi que nous l'avons vu plus haut, imputables sur le budget de la marine (4).

756. Soumission des déserteurs. — Nous avons dit au chapitre quatrième que les déserteurs de la marine militaire ne

(1) Décret du 24 mars 1852, art. 60 (F.).
(2) Décision de la marine du 14 février 1854.
(3) Circulaire de la marine du 9 octobre 1857.
(4) Circulaire de la marine du 26 avril 1886 (F.).

pouvaient être arrêtés, à la requête des consuls, que dans le pays même où ils avaient déserté, et seulement pendant un certain délai après leur désertion. Les mêmes principes s'appliquent au déserteur de la marine marchande.

Mais, si le droit de poursuivre au dehors le fait de désertion se prescrit dans certaines conditions, le matelot qui a déserté et qui veut atténuer le délit dont il s'est rendu coupable aux yeux de son pays peut en tout temps et en tout lieu faire sa soumission volontaire par acte authentique dressé en chancellerie (1). Cet acte, rédigé sous forme de certificat, est remis au déserteur au moment de son départ pour la France, où son arrivée doit d'ailleurs être signalée au ministère de la marine. (*Direction de la marine marchande.*)

757. Amnisties. — Le bénéfice des amnisties générales, accordées parfois aux déserteurs des armées de terre et de mer n'est jamais étendu aux déserteurs des navires de commerce que sous la réserve des droits des tiers (2). C'est là un principe d'équité dont les consuls ne sauraient, du reste, avoir à faire l'application, dans les délais légaux d'une amnistie, que dans le cas fort rare du désarmement, dans leur arrondissement, des navires à bord desquels auraient eu lieu les désertions.

758. Perte des salaires des déserteurs. — Le marin du commerce qui déserte à l'étranger, n'encourt pas seulement les peines établies par la loi, il perd encore l'intégralité des salaires qui lui étaient dus au jour de sa désertion : ces salaires sont partagés par moitié entre l'armement et la caisse des invalides de la marine (3).

Le décompte de solde auquel cette disposition de la loi donne lieu ne s'établit d'ailleurs, à l'étranger que dans le cas du désarmement du navire ; dans tous les autres cas, le paye-

(1) *Formulaire des chancelleries*, tome I, mod. n° 420.

(2) Lois du 16 mars 1880, art. 1er, et du 19 juillet 1889, art. 7. — Circulaire de la marine du 26 juillet 1889.

(3) Décret du 24 mars 1852, art. 69. — F.

ment de la part revenant à la caisse des invalides est ajourné jusqu'au retour du bâtiment en France.

Lorsqu'un homme déserte sans emporter son sac, les effets délaissés par lui sont inventoriés par le capitaine, et il est procédé comme pour les effets de matelots décédés.

759. Marins absents au moment de l'appareillage. — Les marins qui, par leur faute, se sont trouvés absents au moment de l'appareillage du bâtiment auquel ils appartiennent, sont réputés déserteurs. Sous l'empire de l'ordonnance de 1784, ils étaient relevés de la pénalité ainsi encourue par eux, lorsqu'ils se présentaient volontairement en chancellerie dans un délai de trois jours (1). Nous doutons que le bénéfice de cette disposition puisse, encore aujourd'hui, être réclamé par un individu qui se serait trouvé absent du bord par sa faute ; c'est là, du reste, une question que le tribunal maritime commercial, auquel cet individu serait déféré, aurait seul à apprécier.

Dans tous les cas, le consul, après avoir délivré au délinquant un certificat constatant le fait et la date de sa présentation volontaire en chancellerie et assuré son retour en France, doit en rendre compte au ministère de la marine (*Direction de la marine marchande*).

760. Arrestation des déserteurs réfugiés en rade. — Pour compléter ce que nous avons à dire de la désertion en général, il nous reste maintenant à parler de la marche à suivre pour la remise des déserteurs qui, au lieu de se cacher à terre, se sont réfugiés sur d'autres navires mouillés en rade ou dans le port.

Si le bâtiment, qui abrite le déserteur, porte le pavillon du pays dans lequel la désertion s'est produite, nul doute que l'autorité territoriale ne procède à la recherche et à l'appréhension du déserteur dans les mêmes conditions que si celui-ci s'était réfugié à terre. Lorsque, au contraire, le navire appartient à toute autre marine étrangère, la remise du déser-

---

(1) Ordonnances du 31 octobre 1784, titre XVIII, art. 4, et du 29 octobre 1833, art. 54.

teur se débat de gré à gré entre les consuls intéressés et les capitaines et ce n'est qu'à défaut d'entente amiable que l'agent français introduit auprès de l'autorité compétente une demande formelle d'extradition.

Il suit de là et des principes généraux qui régissent la matière que, si le fait de la désertion et celui de l'embarquement sur un bâtiment étranger ont eu lieu dans un pays autre que celui de la résidence du consul, l'arrestation du déserteur ne peut être réclamée ni du consul de la nation dont le navire porte le pavillon, ni de l'autorité locale.

Dans les mêmes conditions, un matelot déserteur ne pourrait être admis à faire sa soumission devant le consul de France et à demander son rapatriement, qu'autant que le capitaine étranger envers lequel il se serait lié consentirait lui-même à son débarquement.

761. Déserteurs étrangers à bord des navires français — L'hypothèse inverse venant à se présenter, c'est-à-dire si, parmi l'équipage d'un navire français, il se trouvait des déserteurs étrangers ayant appartenu à la marine du pays dans lequel ce navire a fortuitement abordé, l'autorité locale serait-elle en droit de requérir leur arrestation ? Cette question de droit international et de police maritime doit se résoudre conformément aux règles suivies, à cet égard, en France, dans les cas identiques et dont les consuls ont éventuellement à réclamer l'application réciproque.

Ainsi, les navires étrangers qui se trouvent dans nos ports étant soumis à toutes nos lois de sûreté et de police, nos autorités judiciaires ont le droit de faire à bord toutes perquisitions pour rechercher et saisir les hommes coupables de désertion, délit qui, comme on le sait, échappe en principe aux règles de la prescription ; seulement, les justes égards qui sont dus au pavillon d'une puissance amie veulent que l'administration maritime, chargée de poursuivre un déserteur sur un navire étranger, en fasse la demande au capitaine sous les ordres duquel il sert. Si celui-ci se refuse au débarquement

du marin, il en est référé au consul de la nation à laquelle appartient le navire, et ce n'est que dans le cas où ce consul n'obtempérerait pas non plus à la demande, qu'il y aurait lieu de procéder d'office et d'employer au besoin la force pour obtenir la remise du déserteur (1).

Nos consuls comprendront qu'en cette matière, le droit des autorités territoriales n'étant pas contestable, ils manqueraient à leurs devoirs si, par une appréciation erronée du respect dû au pavillon national, ils refusaient leur concours et leurs bons offices pour la délivrance de déserteurs embarqués ou réfugiés sur des navires de commerce français. Il va, d'ailleurs, sans dire que le matelot, ainsi débarqué par force, a droit à la liquidation de ses salaires échus, et que ce décompte, quand il y a lieu, doit être apostillé sur le rôle.

Section IV. — *De la sortie des navires*

§ 1er. — Des formalités relatives à l'expédition des navires.

762 Remise du manifeste. — Au moment de quitter un port étranger, et sauf les exceptions mentionnées ci-dessus, section II, n° 717, tout capitaine français doit déposer en chancellerie un état exact, signé et certifié par lui, des marchandises composant sa cargaison (2). Ce dépôt est d'autant plus nécessaire qu'il permet au consul de s'assurer si, dans son chargement, il ne se trouve pas des marchandises prohibées par notre tarif, et d'éclairer alors les capitaines sur les conséquences de l'erreur dans laquelle ils auraient pu tomber de bonne foi, ou, en cas de suspicion de fraude, d'en informer le ministère des affaires étrangères.

Les manifestes de sortie sont enregistrés en chancellerie comme ceux d'entrée et restitués aux capitaines, après avoir été revêtus du visa du consul.

Tout manifeste impliquant contravention à nos lois de douane

---

(1) Circulaires de la marine des 26 juillet 1832, 9 juin 1847, 24 juin et 28 octobre 1855.

(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 44. (F.)

comme, par exemple, celui d'un bâtiment de moins de quarante tonneaux à bord duquel se trouveraient des marchandises prohibées, ne doit être visé qu'avec la mention expresse de la notification préalable faite aux capitaines, chargeurs ou courtiers, des dispositions législatives sur la matière (1). Les consuls sont tenus, sous leur responsabilité, de délivrer, en ce qui les concerne, les expéditions aux bâtiments prêts à faire voile dans les vingt-quatre heures qui suivent la remise des manifestes; les capitaines qui ont remis leur manifeste les premiers sont expédiés les premiers (2).

Cette disposition a été souvent mal appliquée. En principe, l'obligation pour les consuls d'expédier les capitaines ne commence qu'à partir du moment de la remise des manifestes, c'est-à-dire à partir du moment où la demande d'expédition se trouve régulièrement formée. Or, vouloir obliger une chancellerie à expédier un navire à l'instant même du dépôt de son manifeste de sortie, ainsi que certains capitaines en ont élevé parfois la prétention, ce serait évidemment sanctionner un abus qui pourrait avoir de graves inconvénients, et mettre dans tous les cas le consul dans l'impossibilité de se rendre compte des marchandises qu'il s'agit d'exporter à destination de France. Il ne faut pas, cependant, que les consuls perdent de vue que l'exercice du droit qui leur est conféré pourrait souvent devenir abusif, et que, pour les paquebots notamment, il est nécessaire que leur expédition ait lieu aussi promptement que possible. C'est pour répondre à cette nécessité que les ordonnances établissent qu'en cas d'urgence les expéditions des navires doivent être faites en chancellerie, même les dimanches et jours fériés (3).

763 Délivrance des expéditions. — En expédiant un bâtiment, le consul doit tout d'abord restituer au capitaine les pièces de

(1) Circulaires des affaires étrangères des 15 février 1819 et 26 septembre 1836.

(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 36. (F.)

(3) Instruction du 30 novembre 1833 (F.) et circulaire des affaires étrangères du 8 juillet 1890 (F.)

bord déposées par lui lors de son arrivée et dont une seule, le rôle d'équipage, réclame le visa consulaire ; ce visa de sortie contient les mêmes indications que celui d'arrivée et doit, comme celui-ci, être daté, signé et timbré par le consul (1).

Dans quelques cas particuliers, et en raison de certaines opérations mercantiles, les capitaines peuvent requérir un certificat isolé constatant l'époque de leur arrivée, celle de leur départ, ainsi que la nature et l'état de leur chargement (2) ; ce certificat se délivre sans frais, conformément à l'observation particulière n° 15 du tarif des chancelleries.

Lorsque les capitaines, au lieu de remettre au consulat la note détaillée de leur chargement de sortie, demandent que le manifeste soit rédigé en chancellerie, cet acte, taxé à un droit spécial, est alors dressé sur le vu des connaissements ou contrats d'affrètement et doit être signé conjointement par le capitaine, le consul et le chancelier (3).

Au moment de la délivrance des expéditions, les consuls doivent s'assurer que le journal de bord est en bon état et contient un nombre suffisant de feuillets blancs pour répondre aux éventualités du voyage projeté ; dans le cas contraire, ils doivent eux-mêmes y ajouter les feuillets qu'ils peuvent juger nécessaires (4).

En ce qui concerne le rôle d'équipage, le ministre de la marine a arrêté les dispositions suivantes (5) :

Les rôles d'équipage de tous bâtiments, armés au long cours et ne se trouvant pas en retour direct pour la France, doivent être renouvelés par les soins des consuls, lorsqu'ils ont plus d'un an de date, et adressés au port qui les a établis, c'est-à-dire au port d'armement.

Le nouveau rôle porte seulement les hommes présents à bord au moment de sa délivrance et indique sommairement

(1) Code de commerce, art. 244. — Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 45 (F).

(2) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 344.

(3) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 372.

(4) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 371.

(5) Circulaires de la marine des 13 mai 1878 (F.) et 6 octobre 1879.

leur situation financière (avances reçues au départ et en cours de voyage, retenues disciplinaires, etc.). Il est fait deux copies certifiées du rôle périmé : l'une est conservée par le consul et l'autre remise au capitaine avec mention de cette remise sur le nouveau rôle. Une copie du nouveau rôle est jointe au rôle périmé envoyé en France.

Cette opération, destinée à obvier aux inconvénients qu'entraînerait l'usage trop prolongé de la même formule de rôle, ne doit pas être confondue avec celle du désarmement ou liquidation du rôle dont il sera question plus loin (section VI).

764. Patentes de santé. — Les bâtiments venant de l'étranger doivent être porteurs d'une patente qui fait connaître l'état sanitaire des lieux de provenance du navire, ainsi que celui des équipages et des passagers. L'absence de cette pièce pourrait, dans certains cas, exposer un bâtiment à des mesures sanitaires spéciales.

Les consuls ne délivrent directement les patentes de santé que lorsque les règlements ou usages locaux leur en confèrent le droit. Mais comme, dans la plupart des contrées étrangères, il existe maintenant des administrations spécialement chargées de la police sanitaire, nos agents se bornent en général à viser les pièces qui émanent de ces administrations et à faire remplir, par les capitaines, les obligations que les lois territoriales leur imposent en cette matière (1).

L'ensemble des questions se rattachant à la police sanitaire, et notamment à la délivrance et au visa des patentes, ayant été traité en détail dans le chapitre VII du livre VI, nous rappellerons simplement ici que, lorsqu'un bâtiment prolonge son séjour dans un port ou sur une rade au-delà de quarante-huit heures après la délivrance ou le visa de sa patente, il y a nécessité pour le capitaine de réclamer un nouveau visa sanitaire et de soumettre une seconde fois cette pièce à la légalisation du consulat du pays de destination (2). Cette

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 49 (F). — Décret du 4 janvier 1896, art. 5.

(2) Décret du 4 janvier 1896, art. 5.

prescription, toute spéciale aux patentes de santé, ne s'étend pas en général aux autres pièces de bord du navire dont la mise en mer ne suit pas immédiatement l'expédition en chancellerie.

765. Lettres adressées aux marins. — Les administrations postales étrangères sont généralement dans l'usage de remettre à nos consulats les lettres destinées aux équipages des navires français. Il est prescrit à nos agents de faire suivre les lettres destinées à des marins qui ont déjà quitté le port de leur résidence et de ne pas, ainsi que certains ont pu le faire, les expédier en bloc en France à l'armateur du navire (1).

§ 2. — Des informations à donner aux capitaines en partance.

766. Recommandations à faire aux capitaines et aux chargeurs. — Tout capitaine, à son départ d'un port étranger pour revenir en France, doit envoyer à ses propriétaires ou à leurs fondés de pouvoirs un compte signé de lui et contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs (2). Le bâtiment pouvant, en effet, se perdre dans la traversée, le compte envoyé aux propriétaires avant son départ sert éventuellement, soit à contrôler les opérations du capitaine, soit à faciliter l'assurance contre les risques de mer; aussi, est-il prescrit aux consuls de s'assurer, lors de la remise des expéditions, si, comme le veut la loi, le compte dont il s'agit a été dressé et expédié en France par le capitaine (3).

La loi (4), dans un intérêt de haute moralité, veut que tout passager et tout homme de l'équipage d'un navire de commerce qui emportent de l'étranger des marchandises assurées en France laissent une copie du connaissement entre les mains du consul établi dans les lieux où le chargement s'effectue.

(1) Circulaire des affaires étrangères du 27 septembre 1869 (F.)
(2) Code de commerce, art. 235.
(3) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 45. (F.)
(4) Code de commerce, art. 345 (F.)

Cette précaution ayant pour but de prévenir toute possibilité de fraudes et de collusions coupables en cours de voyage, et offrant, d'un autre côté, le meilleur moyen de sauvegarder les droits des compagnies d'assurances maritimes, les consuls ne doivent pas négliger, quand ils expédient un navire, de mettre le capitaine en demeure de la faire observer par celles des personnes embarquées à son bord qu'elle peut concerner (1).

Ces connaissements se déposent en chancellerie et doivent s'y conserver avec soin pour être éventuellement produits en justice, si, après l'arrivée en France, il survenait des contestations entre les chargeurs et les assureurs.

767. Renseignements à donner aux capitaines. — La régularité et la sûreté même de leurs opérations exigent que nos capitaines connaissent avec précision les formalités de tout genre que les législations étrangères leur imposent, en matière de douane, de pilotage, de police sanitaire, etc. La difficulté qu'ils éprouvent à s'éclairer par eux-mêmes sur ces différents points, les changements qui ont, d'ailleurs, pu survenir dans nos propres règlements depuis leur départ de France, ont fait recommander aux consuls de leur fournir à cet égard toutes les instructions, tous les renseignements que, d'une part, l'observation particulière des usages locaux et, d'autre part, l'étude suivie des documents officiels fournis par le gouvernement les mettent à même de rassembler (2).

Lorsqu'un consul apprend qu'un navire français, en relâche dans un port de son arrondissement, se dispose à se rendre dans un lieu dont l'accès offrirait de graves dangers par suite de l'état de la santé publique, d'une interdiction de commerce, d'un blocus ou d'autres obstacles de même nature, il doit en prévenir le capitaine et lui faire connaître s'il y a quelque port de la même nation où il puisse aborder en sûreté (3). Les cir-

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 47. (F.)
(2) Circulaire des affaires étrangères du 29 septembre 1845.
(3) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 48. (F.)

constances qui peuvent ainsi détourner un navire du port pour lequel il était primitivement destiné et l'amener, soit à relever pour un autre port de la même domination, soit à revenir directement en France, sont, du reste, laissées par la loi à l'appréciation du capitaine (1), le consul n'ayant à lui donner à cet égard que des indications et des conseils, mais jamais des ordres. Il en serait de même si le navire, au lieu de se trouver en état de relâche forcée, devait prendre charge dans un port consulaire à destination d'un port bloqué ou en interdit, les avis à donner au capitaine devant naturellement, dans ce cas, précéder l'embarquement de la cargaison.

768. Avis aux capitaines étrangers. — Dans les contrées étrangères qui admettent encore le principe de l'esclavage, les navires marchands sont quelquefois équipés d'un certain nombre de matelots, de domestiques ou autres gens à gages, privés de leur liberté. Lorsque des bâtiments ainsi armés s'expédient à destination de la France ou de l'une de ses colonies, les consuls sont tenus de prévenir les capitaines qu'en cas de désertion d'un des esclaves embarqués sous leurs ordres, aucune autorité française n'aurait la faculté de leur en accorder ou faire accorder l'extradition (2).

769. Obligations spéciales dans les cas de relâche sans opération de commerce. — Les consuls doivent enfin éclairer, dans l'occasion, les capitaines des bâtiments entrés dans les ports de leur arrondissement en relâche forcée ou volontaire sur l'obligation qui leur est imposée de se pourvoir en chancellerie des certificats nécessaires pour conserver les privilèges attachés par nos lois à l'importation en droiture sous pavillon national (3).

L'intervention des consuls est requise, à cet égard, dans

(1) Code de commerce, art. 279. — Arrêt de la cour de Paris du 27 novembre 1847.

(2) Circulaire des affaires étrangères du 14 août 1848.

(3) Circulaire des affaires étrangères du 2 juillet 1841. — Observations préliminaires du tarif des douanes, nos 54 à 59.

deux cas différents, savoir : 1° quand, par des événements de mer ou par toute autre cause, les navires à destination de France font escale dans un port intermédiaire ; 2° quand, par suite de naufrage ou d'avarie, les navires étant déclarés innavigables, on a recours à des bâtiments étrangers pour achever le transport de leur cargaison.

Les certificats destinés à régulariser aux yeux de la douane française l'une ou l'autre de ces opérations doivent, dans le dernier cas, spécifier qu'il n'y avait dans le port aucun bâtiment français disponible ou qu'il a été impossible d'en amener un, soit de France, soit d'un port voisin ; dans le premier cas, que, pendant toute la durée de sa relâche, le bâtiment n'a fait aucune opération commerciale ou que les marchandises détachées de sa cargaison ont été vendues pour acquitter les dépenses occasionnées par les frais de sa relâche (1).

Toutefois dans l'intérêt de notre commerce maritime, diverses décisions du ministre des finances ont successivement établi une dérogation à cette obligation de transport direct pour conserver le bénéfice des modérations de taxes acquises au pavillon national.

Ainsi, aujourd'hui, tout bâtiment français expédié des pays hors d'Europe, même de nos colonies, peut, dans tous les ports étrangers quelconques, européens ou transatlantiques où il fait escale, effectuer des débarquements et embarquements de marchandises, sans perdre pour la partie de la cargaison prise au lieu de départ *et qu'il aura conservée à bord* le bénéfice des modérations de droits réservées en principe aux transports directs (2).

Indépendamment des justifications prescrites par les règlements généraux pour constater l'origine des marchandises et les circonstances de la navigation, les capitaines sont tenus, pour jouir des facilités que nous venons d'indiquer, de se mu-

(1) Circulaire des douanes du 15 avril 1840. — Id. des affaires étrangères du 2 juillet 1841. — *Formulaire des chancelleries*, tome 1er, mod. n° 380.

(2) Décisions du ministre des finances des 7 avril 1840, 23 février 1843, 20 octobre 1846, 7 avril 1848, 14 juillet 1852, 16 janvier et 20 avril 1853.

nir: 1° au port de départ, d'un manifeste ou état général de chargement visé par le consul et énonçant l'espèce et la destination de chaque partie de marchandises; 2° dans chaque port d'escale, d'un semblable document également certifié par le consul, pour les marchandises qu'ils y auront embarquées (1).

§ 3. — Des obligations des capitaines à leur départ.

770. Matelots laissés malades. — Après ce que nous avons dit à la section précédente, nous croyons superflu de revenir ici sur les obligations imposées aux capitaines en ce qui concerne le traitement des matelots laissés à terre pour cause de maladie au moment de leur départ.

771. Passagers laissés à terre dans les relâches. — Le débarquement, sans l'intervention de l'autorité maritime ou consulaire, de tout individu porté *à un titre quelconque* sur le rôle d'équipage est punissable des peines édictées par l'article 4 du décret du 19 mars 1852. (V. § 2 de la section précédente.) Un capitaine ne peut donc pas plus débarquer un passager pendant une relâche qu'il ne peut laisser à terre un homme de son équipage, à moins d'y avoir été autorisé par le consul; le cas échéant, il s'exposerait à être poursuivi correctionnellement à son retour en France, indépendamment de l'action en dommages-intérêts dont il pourrait avoir à répondre vis-à-vis du passager lésé.

772. Embarquement des passagers. — Ainsi que nous l'avons expliqué en nous occupant de l'embarquement des marins, un capitaine en partance ne peut embarquer, soit en France, soit pour un port étranger, aucun individu sans le faire porter sur son rôle d'équipage (2). Cette prescription, qui est applicable aux passagers comme à tous autres individus embarqués à un titre quelconque, est de toute rigueur, et il est recommandé

(1) Circulaire des douanes du 28 avril 1851. — Id. des affaires étrangères du 30 juin 1851. — *Formulaire des chancelleries*, tome 1er, mod. n° 372.

(2) Décret du 24 mars 1852, art. 4. (F.)

aux consuls de signaler au ministère de la marine les capitaines qui y contreviendraient, afin qu'à leur retour en France ils puissent être déférés aux poursuites du ministère public (1).

Sauf dans les pays musulmans, les règlements n'imposent nulle part aux passagers l'obligation de se présenter eux-mêmes en chancellerie pour solliciter un permis d'embarquement; leur inscription sur le rôle est, en effet, une mesure d'administration maritime, à l'accomplissement de laquelle ils peuvent rester étrangers, mais qui impose aux capitaines l'obligation de présenter au consulat les passeports et autres documents de même nature exigés dans chaque pays pour régulariser la sortie et le départ des voyageurs.

L'inscription des passagers sur le rôle d'équipage des navires autres que ceux spécialement affectés au transport des voyageurs, donne ouverture à un droit de chancellerie.

Ce droit, rentrant d'une manière directe dans la catégorie des taxes de navigation, est à la charge du capitaine, et non à celle des passagers, qui ne pourraient être tenus de le rembourser à l'armement que s'il y avait eu, à cet égard, convention expresse lors de la fixation du prix de passage.

Les exigences particulières de la marine à vapeur ont fait déroger à la sévérité des règlements sur l'embarquement des passagers, en ce qui concerne les paquebots affectés à un service régulier et périodique; ainsi, les capitaines des paquebots à vapeur spécialement employés au transport des voyageurs sont dispensés de la formalité de l'inscription au rôle d'équipage et sont seulement tenus de faire remettre en chancellerie, dans les vingt-quatre heures au plus tard qui suivent leur départ, une liste affirmée et signée par eux des passagers embarqués à leur bord, et indiquant pour chacun d'eux leurs nom, prénoms, âge, nationalité et profession (2).

Les consuls doivent veiller à ce que cette mesure, prescrite

(1) Circulaire de la marine du 12 février 1850.

(2) Décision du ministre de la marine du 23 janvier 1857 (F.). — Circulaires de la marine des 20 mars 1852, 26 décembre 1865, 3 juillet 1879 (F.) et 23 janvier 1886.

dans un intérêt de police générale, et qui n'entrave ni ne retarde en aucune façon les opérations des paquebots auxquels elle s'applique, soit rigoureusement observée dans leur résidence : ils auraient, le cas échéant, à signaler aux deux départements des affaires étrangères et de la marine les capitaines qui auraient négligé de s'y conformer (1).

773. Embarquement d'office par les consuls. — Tout capitaine français, prêt à faire voile pour la France ou pour l'une de ses colonies, est tenu, à la réquisition du consul, de recevoir à son bord pour les rapatrier, soit gratuitement, soit moyennant indemnité réglementaire ou fixée de gré à gré : 1° les gens de mer naufragés ou délaissés; 2° les prévenus de crimes ou délits commis à bord des navires marchands français dans les ports étrangers ou en mer (2) ; 3° les militaires isolés qui se trouvent à l'étranger (3) ; 4° les indigents auxquels un passage aux frais de l'État a été accordé, et, en pays de juridiction, en Orient, en Barbarie, en Perse ou dans l'Indo-Chine, les Français expulsés pour inconduite (4), ainsi que les condamnés appelants et les détenus pour crimes (5).

Nous nous occuperons, à la section VIII du présent chapitre, des conditions auxquelles les capitaines sont tenus de recevoir et de rapatrier les gens de mer naufragés ou délaissés en pays étranger, et des obligations des consuls à cet égard.

Les frais de rapatriement des individus, soit marins, soit civils, prévenus de crimes ou délits commis en mer ou à bord de nos navires dans les rades et ports étrangers, et qui ne doivent pas ou ne peuvent pas être jugés sur place, sont réglés d'après les dispositions du décret du 22 septembre 1891. Ils sont toujours à la charge de l'État (6).

---

(1) Circulaire des affaires étrangères du 20 février 1837.

(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 51 (F).

(3) Décret du 11 janvier 1868.

(4) Ordonnance du 3 mars 1781, titre III, art. 31. (F.)

(5) Loi du 28 mai 1836, art. 80. (F.) — Loi du 8 juillet 1852. (F.) — Loi du 18 mai 1858. (F.)

(6) Décret du 22 septembre 1891 (F.) (art. 1er, 6, § 2, et 20) (F.). — Circulaire de la marine du 21 septembre 1888. (F.)

Le décret du 11 janvier 1896 (Guerre) a fixé à 2 fr. par jour sur les voiliers et 4 fr. sur les vapeurs le prix du passage (nourriture comprise) des militaires qui se trouvent en pays étranger par suite d'évasion des prisons de l'ennemi, de désertion, de naufrage ou autres événements extraordinaires. En l'absence de toute distinction dans le décret, il nous semble que ce tarif s'applique même aux rapatriements effectués par les paquebots des lignes subventionnées.

Pour les indigents, nous avons dit au livre IV, chapitre IV, que les frais de leur rapatriement étaient à la charge du ministère de l'intérieur. La question de l'obligation générale imposée à nos capitaines de recevoir à leur bord, sur la réquisition des consuls, les Français dénués de ressources qui demandent à être rapatriés aux frais de l'État, a été, comme on l'a vu, controversée au sein de l'administration. Quoique, à nos yeux, les actes réglementaires qui régissent la matière, notamment les ordonnances des 3 mars 1781, 1er mars 1831, 29 octobre 1833 et 12 mars 1836, n'autorisent guère d'hésitation sur le droit absolu de réquisition des consuls, nous sommes heureux que le décret du 7 avril 1860 ait tranché définitivement une difficulté qui entravait, dans beaucoup de circonstances, l'action tutélaire que le gouvernement exerce à l'égard des Français par l'entremise de ses agents au dehors. Aux termes de ce décret, dont les dispositions ont été reproduites par le décret du 22 septembre 1891, actuellement en vigueur, les consuls ont le droit d'imposer aux capitaines des navires du commerce l'obligation de recevoir à leur bord, pour les rapatrier, des passagers de l'ordre civil, dans la limite d'un homme par cent tonneaux : mais ils ne peuvent user de cette faculté qu'autant qu'ils n'ont pas déjà embarqué d'*office* sur le même navire des gens de mer à rapatrier.

Il est alloué aux capitaines qui rapatrient des passagers de l'ordre civil une indemnité de 2 francs par jour, pour les passagers qui reçoivent la ration de l'équipage et du double, quand leur rapatriement a lieu par un bateau à vapeur. Le

prix du passage est réglé de gré à gré pour les passagers de l'ordre civil qui ne sont pas nourris avec l'équipage (1).

Le régime particulier de nos établissements en Levant, en Barbarie et en Extrême-Orient a fait imposer aux capitaines de la marine marchande l'obligation de recevoir des consuls, pour les ramener en France, les Français expulsés des échelles par mesure de haute police (2). Si ces individus sont indigents, leur passage est, à ce titre, à la charge de l'État; dans le cas contraire, ils sont tenus d'en acquitter eux-mêmes les frais, en vertu d'un arrangement amiable fait avec les capitaines sous le contrôle des consuls (3).

La même obligation existe, quant à l'embarquement des personnes qui interjettent appel des condamnations correctionnelles prononcées contre elles par les tribunaux consulaires, dans les pays de juridiction, ou des individus prévenus de crimes dans les mêmes régions. Le capitaine qui refuserait d'obtempérer aux réquisitions qu'un consul lui ferait à cet égard, ou qui ne consentirait pas à se charger des pièces de procédure et de conviction qu'il serait invité à porter en France, encourrait une amende de 500 à 2.000 francs. Les frais de passage de ces condamnés ou prévenus sont fixés, comme pour tous les passagers de l'ordre civil, à 2 francs par jour nourriture comprise, ainsi qu'il est dit plus haut.

Il ne faut, d'ailleurs, pas perdre de vue que le décret du 22 septembre 1891 a limité à un par cent tonneaux le nombre des passagers de l'ordre civil qui peuvent être embarqués d'*office* sur les navires de commerce. Cette proportion dépassée, et elle ne doit l'être qu'en cas d'urgence, le prix du passage, au lieu d'être uniformément fixé à deux francs par jour et par personne, est débattu de gré à gré entre le capitaine et le consul (4). Il n'y a d'exception à ce principe général que pour les

(1) Décret du 22 septembre 1891, art. 6 et 13. (F.)

(2) Ordonnance du [illegible] 1681, livre [illegible], titre IX, art. 15, et du 3 mars 1781, [illegible]

[illegible] 1781.

[illegible] 1891, art. 5 et 9. (F.)

prévenus de crimes embarqués dans des pays musulmans, en Perse, à Siam, en Extrême-Orient et dans l'imanat de Mascate, que les capitaines sont obligés de recevoir jusqu'à concurrence du cinquième de l'équipage de leurs navires (1).

774. Dépêches remises aux capitaines. — Tout capitaine français est également tenu de recevoir, jusqu'au moment de mettre sous voile, les dépêches ou autres envois de papiers officiels revêtus par les consuls de leurs sceau et contreseing. Le transport de ces correspondances et, s'il y a lieu, des valises diplomatiques s'effectue gratuitement à bord des navires qui reçoivent l'une des primes à la navigation établies par la loi du 30 janvier 1893 ; c'est, d'ailleurs, une condition indispensable à l'obtention de la prime (2).

La remise de ces dépêches doit être mentionnée au rôle d'équipage (3), sous forme d'apostille datée et signée par les consuls, ou bien elle est mentionnée sur les feuilles de part remises par l'administration des postes, en France, aux capitaines qui bénéficient d'une prime. Lorsque, du reste, les consuls veulent confier des lettres à un capitaine à qui la remise de ses expéditions a déjà été faite, ils doivent faire eux-mêmes porter leurs plis à bord (4).

775. Lettres particulières. Colis postaux. — Quant aux lettres particulières et de commerce que les administrations postales étrangères voudraient expédier en France par des navires marchands, les capitaines sont tenus de se conformer, à leur égard, aux règlements particuliers de chaque pays, sans que les consuls aient à y intervenir.

Les consuls n'ont pas davantage à s'immiscer dans l'exécution du service des colis postaux auquel les capitaines qui

(1) Lois (F.) des 28 mai 1836, art. 80, 8 juillet 1852, art. 11 et 18 mai 1858.
(2) Circulaire de la marine du 17 mars 1881 (F.) — Loi du 30 janvier 1893, art. 7 (F.).
(3) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 53.
(4) Circulaire des affaires étrangères du 18 novembre 1833 (F.).

bénéficient d'une prime à la navigation peuvent être tenus de coopérer (1).

Section V. — *Des avaries.*

Parmi les attributions des consuls, l'une des plus délicates et en même temps l'une des plus utiles est, assurément, celle de l'administration des naufrages et de l'ensemble des opérations connues sous le nom de procédures d'avaries. C'est à l'occasion de ces dernières surtout, qui impliquent tant d'intérêts divers et souvent contradictoires, qui exigent enfin des soins nombreux, incessants, pour faciliter en France le règlement final des sinistres ou des indemnités, que notre commerce et notre navigation ressentent le plus immédiatement les bienfaits de l'institution consulaire.

Nous ne nous occuperons, du reste, dans cette section que des questions relatives à la constatation, à la réparation et au règlement des avaries, en un mot, des procédures d'avaries proprement dites, en réservant pour la section VII tout ce qui concerne l'administration des naufrages par les consuls.

§ 1er. — Des avaries en général.

776. Classification des avaries. — Le Code de commerce définit l'avarie toute perte arrivée par l'effet de la navigation, toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises conjointement ou séparément, tout dommage qui arrive au navire et aux marchandises, depuis leurs chargement et départ jusqu'à leurs retour et déchargement (2).

D'après cela, les avaries se divisent en deux classes : elles sont *simples* ou *particulières*, *grosses* ou *communes* (3). Tout dommage involontaire, accidentel, est une avarie *simple*. Tout dommage souffert volontairement s'il l'a été pour le salut commun du navire et des marchandises, est une avarie *grosse*.

(1) [illegible] et 15 juillet 189[illegible], art. 35. [illegible]

Quant aux dépenses extraordinaires, elles constituent une avarie simple, si elles sont faites pour le navire seul ou pour les marchandises seules, et une avarie commune, lorsqu'elles sont faites pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises (1).

Les articles 400 et 403 du Code de commerce énumèrent différents cas d'avaries grosses et d'avaries simples ; mais ces cas ne sont pas les seuls : le législateur a simplement voulu indiquer dans ces articles, par forme d'exemple, les avaries les plus ordinaires : le texte de ces articles n'est donc point limitatif, et les juges doivent toujours apprécier les circonstances pour déterminer la nature propre d'une avarie (2).

Les avaries communes sont supportées par les marchandises et par la moitié du navire et du fret au marc le franc de la valeur. Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la dépense. Toutefois, les propriétaires des marchandises avariées conservent leur recours contre le capitaine, le navire et le fret, si l'avarie provient de la négligence ou de la faute, soit du capitaine, soit de l'équipage (3).

777. Règlement des avaries. — Ces premiers principes posés, quelle est l'autorité compétente pour recevoir, à l'étranger, les déclarations ou protêts des capitaines français, en cas d'avaries ? Quelle est celle qui préside au règlement et à la répartition de ces avaries ?

Ce sont là deux questions fort graves, la dernière surtout.

Nos règlements, depuis l'ordonnance de 1681 jusqu'à celle de 1833, et la plupart des instructions consulaires des autres nations, reconnaissent et concèdent formellement aux consuls le droit de recevoir les rapports d'avaries des capitaines, à moins que les habitants du pays de leur résidence ne soient intéressés dans le chargement. Mais là s'arrête le droit géné-

(1) Code de commerce, art. 400 et 404.
(2) Arrêt de la cour de cassation du 2 août 1841.
(3) Code de commerce, art. 401, 404 et 405.

ralement admis ; car, pour la constatation des avaries déclarées et pour leur règlement, c'est-à-dire pour l'imputation des frais auxquels leur réparation donne lieu, la compétence des consuls n'est plus aussi universellement reconnue et aussi uniformément déterminée.

Disons d'abord que l'avarie qualifiée *simple* ou *particulière*, parce qu'elle retombe à la charge de la chose qui a souffert le dommage, n'a pas besoin d'être réglée ; l'avarie *grosse* demande seule à être constatée et répartie en due forme, puisque c'est la seule dont les frais se couvrent à l'aide d'une contribution : ce règlement toutefois ne devant avoir lieu qu'au port de déchargement (1), les consuls ne sont pas toujours appelés à s'en occuper.

Pour bien préciser les limites de la compétence des consuls et leurs attributions dans les questions d'avaries, il est donc nécessaire de distinguer entre le cas où le bâtiment avarié est en relâche forcée et celui où il est arrivé à destination.

§ 2. — Des avaries en cas de relâche forcée dans un port autre que celui du chargement ou de la destination.

778. Rapport du capitaine. — Le capitaine entrant en relâche forcée, pour cause d'avarie, dans un port consulaire autre que celui dans lequel il a pris charge ou dans lequel il doit débarquer sa cargaison, est tenu, dans les vingt-quatre heures, de faire en chancellerie un rapport détaillé énonçant les motifs de sa relâche et les circonstances qui ont pu occasionner ses avaries. Ce rapport doit être, à la diligence du consul, vérifié et contrôlé par l'audition de l'équipage et des passagers (2). La déclaration du capitaine et la contre-déclaration de son équipage reçoivent ordinairement le nom de *protêt d'avarie*.

La diversité des intérêts engagés dans toute question d'avaries [illegible] de la part des consuls ; ainsi, dans l'interrogatoire du capitaine et de l'équipage, indépen-

(1) [illegible] art. [illegible]

(2) [illegible] — *Formulaire des chancelleries*, tome [illegible]

damment de tous autres moyens d'investigation dont ils peuvent disposer, les agents doivent chercher à s'assurer si l'avarie est réelle ou simulée, et si les pertes déclarées ne masquent pas quelque fraude ou acte répréhensible de la part du capitaine ou de l'équipage (1).

779. Interventions des consuls dans la constatation des avaries déclarées. — La compétence des consuls pour faire procéder à la constatation des avaries déclarées n'est pas douteuse : elle résulte des prescriptions du Code de commerce. Mais, avant de dire ici comment elle s'exerce, il est nécessaire d'en fixer les limites ou, pour mieux dire, de préciser celles de l'intervention des consuls dans les affaires d'avaries.

Il était passé en usage que, lorsqu'un navire du commerce avait des réparations à faire dans un port étranger, le capitaine s'adressait d'abord au consul pour réclamer une expertise et il entamait ainsi une procédure d'avaries, dont la marche, tracée d'avance, avait pour conséquence de lui ôter à peu près toute action sur la suite des mesures prises à l'égard de son bâtiment.

Cet usage reposait-il sur une obligation formelle à laquelle les capitaines ne pouvaient se soustraire et, dans le cas où ceux-ci auraient voulu se dispenser de le suivre, les consuls avaient-ils le droit de les en empêcher en imposant d'office leur intervention ? Cette question ayant été examinée récemment, de concert, par les deux ministères des affaires étrangères et de la marine, elle a été résolue par la négative.

Il a été reconnu que le Code de commerce n'exige l'intervention des consuls que lorsqu'il s'agit : 1° de contracter un emprunt à la grosse ou de vendre ou mettre en gage des marchandises, hors du lieu du débarquement, en vue des besoins du navire (article 234) ; 2° de constater des avaries qui, donnant lieu à contribution, doivent être expertisées (article 414), ces avaries n'étant autres évidemment que les avaries *communes* (article 414 rapproché des articles 400 et 410),

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 62. F.

c'est-à-dire celles qui, ayant été souffertes volontairement, dans l'intérêt commun du navire et du chargement, sont destinées à être réparées aux frais de tous les intéressés ; 3° enfin, de constater l'innavigabilité du navire. Cette constatation ne peut résulter, en pays étranger, que d'une expertise officielle faite par les soins du consul : c'est une conséquence qui se déduit forcément du texte de la loi (article 237), bien que l'obligation n'y soit pas explicitement formulée.

Mais, en dehors de ces divers cas, le Code de commerce, pas plus d'ailleurs que l'ordonnance du 29 octobre 1833, ne mentionne une seule circonstance où le recours aux consuls soit obligatoire dans tout ce qui touche aux affaires d'avaries.

Les capitaines qui n'ont éprouvé que des avaries *particulières* et qui relâchent dans un port étranger pour les réparer sont donc libres, sous leur responsabilité vis-à-vis de leurs armateurs, d'exécuter toutes les réparations dont leurs navires ont besoin sans demander à l'autorité consulaire ni expertise ni autorisation préalable.

Les deux départements ministériels compétents ayant reconnu que cette liberté d'action devait être scrupuleusement respectée, il a été recommandé aux consuls (1) de n'*intervenir d'office* dans les affaires d'avaries que lorsque les capitaines ont à faire constater les avaries *communes*, à contracter un emprunt à la grosse, ou à vendre des marchandises pour les besoins du navire, à provoquer une condamnation pour innavigabilité, ou enfin à vendre leur bâtiment (2).

Dans tout autre cas, les consuls doivent seulement exiger que les capitaines leur adressent un rapport exact de leur situation, attendre que leur assistance soit demandée et, si elle ne l'est pas, se renfermer dans le rôle de surveillance que les règlements leur assignent.

Lorsque les consuls interviennent, d'office ou à la demande des capitaines, ils sont tenus, après avoir reçu le rapport ou

(1) Circulaires de la marine des 23 juin 18[illegible] (F.) et 13 décembre 18[illegible] (F.). — Id. des affaires étrangères du 24 août 18[illegible] (F.).

(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 32 (F.).

protêt du capitaine en avarie, de nommer, soit d'office, soit sur la requête de ce navigateur, les experts chargés de constater l'état du navire, la possibilité de le réparer, la nécessité de le décharger pour exécuter les réparations jugées indispensables, enfin de dresser le devis approximatif des dépenses (1).

Les experts sont souvent choisis parmi les capitaines français sur rade, et, à leur défaut, parmi les capitaines étrangers. Suivant les circonstances particulières aux lieux et à l'espèce d'avaries à constater, on adjoint à ces capitaines des constructeurs de navires, des charpentiers, voiliers, forgerons ou calfats. Ces experts, qui ne doivent en aucun cas dépendre du consul à titre de chancelier, commis ou secrétaire, doivent tous être âgés de plus de vingt-cinq ans et prêter serment avant de remplir leur mandat (2).

L'expertise effectuée, le procès-verbal qui en est dressé est rédigé en chancellerie avec l'assistance du consul (3) ou directement présenté à la chancellerie par les experts, auquel cas le consul l'homologue en donnant acte aux experts du dépôt qu'il a reçu. Dans tous les cas, le rapport est communiqué au capitaine sans déplacement, à moins que celui-ci n'en requière une expédition.

780. Autorisation de réparer. — Après avoir pris connaissance du rapport d'expertise, le capitaine doit adresser une nouvelle requête au consul pour se faire autoriser à exécuter les réparations dont la nécessité a été constatée ; il y est fait droit par une seconde ordonnance consulaire, et ce n'est qu'après que toutes ces formalités ont été rigoureusement accomplies, qu'il peut être procédé à la réparation des avaries et aux travaux destinés à mettre le navire en état de reprendre la mer.

Les consuls doivent apporter une surveillance toute parti-

(1) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 359.

(2) Arrêt de la cour de cassation du 9 mars 1831. — Circulaire des affaires étrangères du 5 septembre 1831. — *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 360.

(3) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. nos 361 et 362.

culière dans cette expertise des avaries ; avant d'autoriser la réparation de dommages quelconques éprouvés par un navire et de sanctionner implicitement les dépenses qui en pourront résulter, ils doivent toujours s'assurer de la réalité de l'avarie, s'enquérir si elle provient de fortune de mer ou si elle est la conséquence du vice propre de la chose, et tenir exactement la main à ce que l'opinion impartiale des experts à cet égard soit expressément consignée dans leur rapport, sauf au capitaine, dans le cas où les experts auraient exprimé l'opinion que les avaries sont le résultat de la vétusté ou du vice propre du navire, ou qu'elles proviennent soit de fraude, soit de négligence, à requérir, pour sauvegarder sa responsabilité, telle contre-expertise qu'il croirait être nécessaire. Il y aurait, dans ce cas, déni de justice évident à ne pas faire droit à une semblable requête ; mais le consul conserve toujours le droit exclusif de nommer les nouveaux experts, et n'est jamais tenu d'accepter ceux qui lui seraient présentés ou même indiqués par le requérant.

Si ces deux expertises amenaient des déclarations contradictoires, il y aurait lieu d'en ordonner une troisième, tous les experts réunis et en présence du consul ou du chancelier délégué, lequel en dresserait alors lui-même un procès-verbal circonstancié, exprimant non plus l'opinion collective des experts, mais énonçant, séparément et avec les mêmes détails, l'avis motivé, tant de la minorité que de la majorité.

781. Cas où il y a eu jet à la mer. — Lorsqu'il y a eu jet à la mer, et que, par suite des réparations prévues dans l'expertise, il est procédé au débarquement de la cargaison et à son emmagasinage à terre, le chancelier doit assister à l'opération pour en dresser un procès-verbal que le capitaine est tenu de signer, et dans lequel on consigne l'indication exacte de la partie du chargement encore existante. Cette formalité sert, plus tard, de preuve ultérieure de vol ou de fraude, à constater à la décharge du capitaine [illegible] sont les marchandises qui ont [illegible]

782. Surveillance des consuls. — Le capitaine autorisé à réparer son navire doit être, pendant qu'il procède à cette opération, l'objet de la surveillance constante du consul. Si celui-ci découvre qu'il a été commis quelque fraude au préjudice des armateurs ou des assureurs, il doit recueillir et transmettre, tant au ministère des affaires étrangères qu'à celui de la marine, tous les renseignements propres à constater la vérité. En cas d'urgence, il peut même donner directement les avis convenables aux intéressés (1).

783. Intervention des agents des assureurs. — C'est ici le cas d'examiner une question importante, et qui, plus d'une fois, si elle n'a pas dû faire naître des doutes sérieux dans l'esprit des consuls, leur a néanmoins suscité de graves embarras. Quelle intervention légale peuvent exercer à l'étranger, en matière de procédures d'avaries, les délégués ou agents des assureurs? Telle est la question qui se présente dans la plupart des cas d'avaries et dont on chercherait inutilement la solution dans les ordonnances et les instructions ministérielles.

Il a généralement été admis jusqu'à présent, et c'est l'opinion que nous avons soutenue dans les précédentes éditions de cet ouvrage, que les agents des assureurs intervenaient, à titre officieux seulement, comme témoins pour ainsi dire, et sur l'autorisation des consuls, désireux de s'éclairer de leurs avis; plusieurs de ces délégués, s'exagérant l'étendue de leur mandat, ont élevé la prétention de se substituer en quelque sorte à l'autorité consulaire dans la direction des opérations. Les ministres des affaires étrangères et de la marine ont dû dès lors être amenés à penser qu'il importait de prévenir les conflits qui pouvaient surgir d'une situation mal définie, en déterminant nettement les attributions de chacun en matière de procédures d'avaries.

Il a été reconnu que, dans toute affaire d'avaries réclamant

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 29 (F.) — Circulaire de la marine 24 juin 1865 (F.)

l'intervention des consuls, la direction de la procédure appartient exclusivement à l'agent du gouvernement, mais, en même temps, il n'a pas paru juste que les assureurs fussent condamnés à y demeurer complètement étrangers. Le capitaine, en effet, comme mandataire direct des armateurs et souvent lui-même copropriétaire du navire, défend devant l'autorité consulaire des intérêts personnels qui, dans bien des cas, sont tout à fait en opposition avec ceux des assureurs : aussi n'a-t-on pas admis qu'à l'exclusion de ces derniers, il eût seul le droit de présenter des requêtes, et notamment de poursuivre, sans contradicteur, la condamnation de son navire pour cause d'innavigabilité.

En conséquence, les consuls ont été invités à autoriser les agents des assureurs à présenter des requêtes, à soumettre des observations sur la composition des commissions d'expertises, à assister à leurs opérations, à provoquer des contre-expertises, à demander un sursis à la condamnation ou à la vente du navire jusqu'à l'arrivée d'instructions ou de lettres de crédit, à poser la question de savoir si le navire ne pourrait pas, avec sécurité et moyennant des réparations partielles, relever, soit pour un autre port mieux pourvu de ressources, soit pour son port de destination, avec l'intégralité de son chargement ou après avoir été allégé, en ajournant par exemple la dispendieuse opération d'un doublage neuf, en un mot à débattre, contradictoirement avec les capitaines, les intérêts particuliers qu'ils représentent.

Mais il est bien entendu qu'une semblable intervention ne saurait avoir pour effet d'annuler ou même de restreindre, en quoi que ce soit, l'action consulaire telle qu'elle est définie par la loi pour les procédures d'avaries, les consuls n'en restant pas moins libres de prendre toutes les décisions que leur paraît comporter la situation et qui n'en sont que mieux éclairées par les discussions engagées entre les diverses parties intéressées.

Toutefois, pour que l'intervention des agents des assureurs [illegible] ...dée par l'autorité consulaire, il faut, de toute

nécessité, qu'elle soit justifiée par un mandat de la compagnie qui a couvert les risques du navire ou de la cargaison. Quand un agent est muni d'un pouvoir spécial, aucune difficulté ne saurait se présenter ; dans le cas contraire, il convient d'obtenir la preuve que le navire a été assuré et qu'il l'a été par une des compagnies dont l'agent est le mandataire à titre général. Cette preuve résulte presque toujours de la production de la police d'assurance dont une copie se trouve généralement entre les mains du capitaine et peut être réclamée par l'autorité consulaire.

Afin, d'ailleurs, de prévenir les doutes que les consuls pourraient concevoir sur le titre officiel et le véritable caractère des agents des assureurs institués dans leur résidence, le ministre des affaires étrangères a décidé que les diplômes délivrés à ces agents par les compagnies françaises d'assurances devraient être visés à la chancellerie de son département (1). Comme complément des mesures que nous venons de rappeler, le département des affaires étrangères a, il y a quelques années, invité les consuls à aviser les agents des compagnies d'assurances accrédités auprès d'eux des sinistres dont ils sont informés, afin que ces agents puissent prendre d'urgence les mesures qui leur paraîtront nécessaires pour la sauvegarde des intérêts de leurs mandants (2).

784. Vérification des réparations effectuées. — Les réparations jugées nécessaires et autorisées par le consul étant terminées, le capitaine requiert que les experts se transportent de nouveau à son bord pour constater la manière dont les travaux ordonnés ont été exécutés.

Il est fait droit à cette demande par une ordonnance consulaire. Les experts, sous la foi du serment déjà prêté, procèdent à la vérification des réparations effectuées et déposent ensuite en chancellerie le procès-verbal de leur nouvelle expertise. Selon les résultats consignés dans ce procès-ver-

(1) Circulaire des affaires étrangères du 24 août 1865. (F.)
(2) Circulaire des affaires étrangères du 27 mai 1872. (F.)

bal, il y a lieu d'ordonner un complément de réparations, ou, ce qui est le cas le plus habituel, le bâtiment est jugé en état de reprendre la mer pour continuer son voyage. Dans ce dernier cas, il en est donné acte au capitaine par le visa du consul apposé au bas du rapport d'expertise qui le constate. Le capitaine n'a plus alors qu'à réembarquer sa cargaison, si elle avait été mise à terre, et à dresser ensuite le compte de ses dépenses dont il est tenu de fournir la quittance pour se faire expédier en chancellerie.

785. Payement des dépenses. — Le payement des frais occasionnés par les réparations et de toutes les autres dépenses auxquelles a donné lieu la relâche s'effectue, soit à l'aide des fonds que le capitaine avait à sa disposition, soit au moyen de ceux que la loi l'autorise à se procurer sur les lieux par la voie d'un emprunt à la grosse ou de la vente d'une partie de sa cargaison.

Lorsqu'un bâtiment n'est pas assuré ou qu'il ne l'est que pour perte totale, nul doute que le capitaine, pour diminuer autant que possible les charges de ses armateurs et éviter le recours à la voie toujours onéreuse d'un emprunt à la grosse ou d'une vente de marchandises, ne doive, de préférence, acquitter ses dépenses de radoub en pays étranger, soit avec les fonds de l'armement qu'il a en sa possession, soit en tirant sur ses armateurs des traites causées en règlement de comptes du navire (1).

Lorsqu'il y a assurance, il faut établir une distinction : l'objet du contrat d'assurance est de garantir et d'indemniser l'assuré des pertes et dommages qu'il peut éprouver par fortune de mer dans les choses assurées ; l'armateur et le capitaine d'un navire assuré, obligés, comme ils le sont, de pourvoir aux réparations des avaries survenues pendant le voyage, doivent bien agir en bon père de famille pour ne pas aggraver les charges des assureurs, mais ils ne sont tenus, ni moralement ni légalement, de faire le sacrifice de leurs intérêts

(1) Arrêt de la cour de Bordeaux du 3 avril 1844.

personnels pour alléger les obligations de ceux qui ont couvert leurs risques. Il suit de là que, lorsque le capitaine possède entre ses mains des fonds disponibles appartenant à l'armement, tels, par exemple, que le produit d'un fret acquis dans un voyage intermédiaire, il doit les employer au payement des réparations dont le navire a eu besoin, plutôt que de recourir à un emprunt à la grosse qui grèverait les assureurs d'une prime plus ou moins considérable ; mais, si, au contraire, ces fonds ont une destination spéciale, s'ils sont, par exemple, destinés à faire les frais du chargement de retour, le capitaine ne saurait être tenu de s'en dessaisir, parce que ce serait léser les intérêts de ses armateurs, et il peut valablement emprunter pour réparer les avaries qu'il a éprouvées (1).

786. Autorisation de vendre ou d'emprunter. — Le capitaine qui, n'ayant pas de fonds à sa disposition pour payer les dépenses occasionnées par sa relâche et le radoub de son bâtiment, veut, ainsi que la loi l'y autorise, mettre en gage ou vendre des marchandises, ou bien emprunter à la grosse sur les corps, quille et cargaison de son bâtiment, doit, à l'étranger, après en avoir constaté la nécessité par un procès-verbal signé des principaux de son équipage, s'y faire autoriser par le consul ou, à son défaut, par le magistrat des lieux (2).

Ces formalités sont de rigueur pour tout emprunt à la grosse fait à l'étranger, et leur observation est indispensable pour lui conserver le privilège accordé par l'article 312 du Code de commerce (3). Toutefois, le propriétaire du navire étant responsable des faits du capitaine qui est son mandataire, si celui-ci empruntait sans remplir les formalités légales requises, le premier n'en serait pas moins obligé envers les prêteurs de bonne foi (4).

La demande d'un capitaine, à fin d'autorisation de vente ou

(1) Arrêt de la cour de Paris du 20 mars 1841.
(2) Code de commerce, art. 234.
(3) Arrêt de la cour de Rouen du 28 novembre 1818.
(4) Arrêt de la cour de cassation du 28 novembre 1821.

d'emprunt, doit être présentée sous forme de requête appuyée du compte détaillé des dépenses dont le remboursement nécessite la vente ou l'emprunt. Le consul, après avoir soigneusement vérifié et contrôlé ce compte, fait droit, par une ordonnance spéciale, à la requête du capitaine (1).

Cette vérification préalable du compte des dépenses est indispensable pour constater la nécessité de la mesure réclamée, mais elle n'enlève ni aux assureurs ni aux chargeurs le droit d'attaquer ultérieurement le capitaine en dommages-intérêts, s'il a, soit emprunté de l'argent ou vendu des marchandises sans nécessité, soit fait figurer dans ses comptes des avaries ou des dépenses supposées.

787. Avis à donner en France. — Lorsqu'un consul a donné à un capitaine l'autorisation, soit d'emprunter à la grosse, soit de mettre en gage ou de vendre des marchandises pour les besoins d'un navire, il doit sur-le-champ en donner avis au commissaire de l'inscription maritime dans le port d'armement, qui en prévient les parties intéressées (2).

788. Vente de marchandises. — Pour la vente des marchandises, le capitaine est libre de vendre celles qu'il juge convenables et n'est pas astreint à choisir les unes plutôt que les autres. Mais ces ventes, lorsqu'elles n'ont pas lieu publiquement et avec concurrence, doivent être surveillées par le consul : car il doit en être tenu compte aux propriétaires d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire à l'époque de son arrivée, et il ne faudrait par conséquent pas qu'une vente, faite intentionnellement à perte, en pays étranger, pût entraîner les assureurs, lors du règlement définitif du voyage et des avaries, dans la restitution injuste d'une somme exagérée.

Dans tous les cas, l'affréteur unique ou les chargeurs divers qui seraient tous d'accord peuvent s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises, en les déchar-

(1) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 65.

[illegible] octobre 1833, art. 31 (1).

geant et en payant le fret en proportion du degré d'avancement du voyage. A défaut du consentement d'une partie des chargeurs, celui qui veut user de cette faculté de débarquement est tenu d'acquitter l'intégralité du fret de ses marchandises (1). Ce cas, assez rare au surplus, ne se présente guère à l'étranger que lorsque l'affréteur ou l'un des chargeurs se trouve en même temps être passager à bord du navire avarié.

789. Emprunt à la grosse. — Quant à l'emprunt à la grosse, il se fait, soit publiquement, soit par acte sous seing privé. Le taux de la prime sur les emprunts de grosse, souscrits à l'étranger avec l'autorisation des consuls, est un point délicat sur lequel les instructions ministérielles ont souvent appelé l'attention des agents du service extérieur. Il n'est que trop vrai que ces emprunts sont parfois un moyen de fraude employé par les capitaines, qui, sous le nom de tiers, se prêtent à eux-mêmes ; les consuls doivent donc veiller scrupuleusement à ne sanctionner les contrats de grosse qu'avec la certitude de leur absolue nécessité et de l'accomplissement de toutes les conditions nécessaires pour arriver à une concurrence sérieuse (2).

Le meilleur moyen d'atteindre ce but est, assurément, la conclusion de ces sortes de contrats par acte public et leur adjudication par la voie des enchères. Les usages établis sur chaque place de commerce indiquent aux agents si cette mise aux enchères doit se faire par le chancelier ou par un courtier du pays intervenant alors comme officier ministériel.

Lorsque l'adjudication a lieu en chancellerie, le consul doit être présent, et il en est dressé procès-verbal (3). Le contrat de grosse est ensuite rédigé par le chancelier ou par le courtier, c'est-à-dire par celui des deux qui a fait l'adjudication, et il est signé en duplicata par l'officier instrumentaire, par le capitaine emprunteur et par le négociant ou banquier qui prête les fonds.

(1) Code de commerce, art. 291.
(2) Circulaire de la marine du 23 juillet 1838.
(3) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 367.

L'acte doit énoncer le capital prêté et la somme convenue pour le profit maritime, les objets sur lesquels le prêt est affecté, les noms du navire et du capitaine, ceux du prêteur et de l'emprunteur, si le prêt a lieu pour un voyage, pour quel voyage et pour quel temps, enfin l'époque du remboursement (1).

D'après la loi française, les emprunts à la grosse peuvent être affectés sur les corps et quille du navire, sur ses agrès et apparaux, sur son armement et ses victuailles, sur le fret, sur le chargement, sur le profit espéré du chargement, sur la totalité de ces objets conjointement ou sur une partie déterminée de chacun d'eux; mais ils ne peuvent être hypothéqués sur aucun autre objet. Ainsi, un capitaine ne pourrait ajouter aux garanties offertes ses biens présents et personnels; car le prêt, ne reposant plus uniquement sur des risques maritimes, cesserait d'être un emprunt à la grosse, et, se transformant en un emprunt particulier, le profit stipulé deviendrait usuraire (2).

790. Remise aux capitaines d'une expédition de la procédure. — Après avoir acquitté ses dépenses avec les fonds qu'il s'est procurés en vertu de l'autorisation du consul, le capitaine reçoit une expédition complète de la procédure à laquelle sa relâche et ses avaries ont donné lieu, depuis son premier rapport de mer jusques et y compris le procès-verbal de l'adjudication de son emprunt ou le compte de vente de ses marchandises. Cette expédition est faite par le chancelier, qui doit traduire en français les pièces minutées en langue étrangère et faire légaliser le tout par le consul.

791. Condamnation du bâtiment. — Nous n'avons pas parlé de l'hypothèse dans laquelle un navire, ne pouvant être réparé, serait déclaré innavigable et condamné comme tel, parce que nous reviendrons spécialement sur cette question à la sec-

(1) C[illegible] 311. — *Formulaire des chancelleries*, tome Ier,
[illegible] de 188[illegible])

tion VI, où sa discussion sera mieux placée ; disons seulement ici que le capitaine n'est pas exonéré de toute obligation envers les chargeurs par le fait de l'abandon de son navire, et qu'il est, au contraire, tenu de continuer son voyage en transbordant sa cargaison sur un autre navire affrété *ad hoc* : cette opération s'effectue en vertu d'une ordonnance consulaire expresse (1). Dans ce cas, comme le voyage n'est pas censé accompli, il n'y a pas lieu à règlement d'avaries, et nos tribunaux ont même jugé que le capitaine pouvait, au besoin, bien que son navire n'existât plus, emprunter à la grosse pour payer ses frais de relâche, d'avarie ou d'affrètement, en donnant en garantie les marchandises qui lui ont été confiées (2) et qu'il doit transporter à leur destination sur un autre navire loué *ad hoc*.

792. Règlement des avaries. — Mais, et cela se produit surtout en cas d'avaries communes, on peut aussi admettre que le navire ayant été gravement endommagé par la perte de sa mâture, de ses voiles et de ses ancres, ou par le jet à la mer de ses rechanges, il est impossible de le réparer avantageusement, et qu'il devient préférable de le vendre comme innavigable. Si alors le capitaine n'a pu se procurer un autre bâtiment pour continuer son voyage, ou si les affréteurs ou chargeurs français présents à son bord refusent d'accepter celui qu'il leur propose, on considère qu'il y a véritable force majeure et la loi, déclarant le voyage rompu, laisse à la charge de chaque partie les inconvénients qui en résultent. C'est là un cas spécial de relâche forcée, qui, étant assimilé au débarquement dans le port de destination, rend indispensable le règlement et la répartition proportionnelle des avaries. Quelle est l'autorité compétente pour ordonner ces deux mesures et pour en assurer la réalisation ?

Le Code de commerce résout expressément la question en

---

(1) Code de commerce, art. 291 et 296. — *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 419.

(2) Arrêt de la cour de Rouen du 29 décembre 1831.

disant que l'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire, à la diligence du capitaine et par experts. Ceux-ci, ajoute-t-il, sont nommés à l'étranger par le consul, et, à son défaut, par le magistrat du lieu ; ils prêtent serment avant d'opérer. Les marchandises jetées sont estimées suivant le prix courant de la place. La répartition pour le payement des pertes et dommages est faite par les experts sur les effets jetés et sauvés, et sur la moitié du navire et du fret, à proportion de leur valeur dans le lieu où il est procédé ; le règlement est rendu exécutoire par le consul ou, à son défaut, par le tribunal compétent du pays (1). Indiquons encore ici, à titre de renseignement, qu'il a été jugé que l'évaluation d'un navire pour la contribution ne devait pas avoir lieu seulement sur ses parties non avariées, mais bien sur l'ensemble de celles-ci et du montant des indemnités qui représentent fictivement les parties avariées (2).

Nul doute que, dans l'espèce, la compétence du consul, aussi nettement formulée par la loi, ne soit complète pour nommer les experts répartiteurs et homologuer l'état des pertes et dommages qu'ils sont chargés de dresser. L'autorité locale ne peut intervenir qu'à son défaut, puisque les intéressés ne sont pas sur les lieux ou ne relèvent pas de sa juridiction, et que le navire, n'étant pas parvenu à sa destination, n'a déchargé sa cargaison et réglé ses avaries que par force majeure.

Il faut bien reconnaître cependant que, si l'affréteur unique ou les chargeurs se trouvent sur le navire en qualité de passagers ou de subrécargues, et si, ailleurs qu'en pays de juridiction, il survient des contestations entre eux et le capitaine au sujet de ces mêmes avaries, le consul serait incompétent pour statuer sur le plus ou moins de fondement de leurs prétentions respectives, et qu'alors, à moins de transaction amiable par arbitre, il y aurait lieu de se pourvoir devant le juge territorial.

---

(1) [illegible] et 417 [illegible]

[illegible]

Sauf ce cas exceptionnel et ceux spécifiés dans le § 3 ci-après, nous nous croyons autorisés à soutenir que le consul est seul compétent pour faire régler les avaries des navires de sa nation. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que le règlement fait en pareille circonstance par un tribunal étranger ne peut pas être rendu exécutoire sur les lieux, du moins à l'égard des marchandises dont les propriétaires ou réclamateurs sont absents. Or, une répartition décrétée judiciairement dans un autre pays demeurerait sans effet en France, dans le port d'immatriculation ou de chargement, c'est-à-dire là où doivent être liquidées et réparties les avaries qui n'ont pu l'être dans le lieu de déchargement (1) ; car nos tribunaux ne pourraient donner leur homologation à un règlement d'avaries fait par une autorité étrangère, alors que nos lois donnent, sous ce rapport, à nos consuls une compétence directe et exclusive. Si, cependant, pour cause de force majeure, il y avait lieu à faire exécuter immédiatement en pays étranger un règlement d'avaries fait par l'autorité territoriale, cette exécution pourrait être effectuée par provision, en vertu de l'homologation du consul, et nonobstant toute réclamation à faire ultérieurement devant l'autorité judiciaire de France.

§ 3. — De la relâche forcée dans le port de chargement ou lorsque les intéressés sont présents

793. Règlement des avaries dans le port de chargement. — Les circonstances de relâche forcée, en vue desquelles nous venons de raisonner, sont celles qui se produisent le plus généralement. Mais il peut se faire qu'un navire, après avoir quitté un port, soit à destination de France ou d'un pays tiers, soit pour un autre port du même État que celui dans lequel il a relâché ou pris charge, se trouve, par une fortune de mer quelconque, obligé de revenir en relâche forcée à son point de départ. Dans ce cas, les règles de conduite indiquées plus haut seraient forcément modifiées. En effet, les intérêts français ne se trouvant plus seuls en jeu et des habitants du pays

(1) Arrêt de la Cour de cassation du 13 août 1840.

ou d'autres négociants étrangers pouvant se trouver lésés à titre d'affréteurs, de chargeurs, d'assureurs ou de destinataires, le consul, à moins de compromis amiable entre tous les ayants droit ou de stipulations contraires dans les chartes-parties ou polices, cesse d'avoir une compétence exclusive pour la procédure d'avaries, et il y a lieu de recourir à l'intervention de l'autorité judiciaire territoriale. C'est donc devant celle-ci que le capitaine, après avoir fait en chancellerie son rapport de mer, est alors tenu de produire, dans la forme déterminée par les lois ou usages du pays, ses protêts d'avaries et ses requêtes, soit pour la nomination d'experts, soit pour son règlement d'avaries. Quant au consul, son rôle se borne naturellement à assister le capitaine de ses bons offices, à aplanir les difficultés qui peuvent s'élever entre les divers intéressés et à veiller à la bonne exécution des travaux de réparation.

Au moment du départ, le capitaine prend une expédition authentique de la procédure à laquelle ses avaries ont donné lieu. Cette expédition, pour être valable, doit être légalisée en chancellerie, si le navire réparé se rend en France, et par l'agent consulaire du pays dans lequel se fera le règlement final, si le bâtiment est destiné pour un port étranger tiers. Le visa de ce dernier agent nous semblerait du reste également indispensable si, dans les mêmes conditions, la procédure d'avaries au lieu d'être instruite devant l'autorité territoriale, avait été dressée exclusivement devant le consul de France, soit en vertu de l'accord amiable de toutes les parties intéressées, soit en vertu d'une clause expresse du droit conventionnel.

§ 4. — Des avaries à l'arrivée du navire dans le port de destination.

Nous n'avons encore examiné qu'un côté de la question, le cas où les avaries sont constatées et réparées en cours de voyage par suite de relâche ; il nous reste à indiquer la marche à suivre, lorsque le fait se produit dans le port de destination du navire.

794. Avaries particulières dans la cargaison. — Il peut arriver qu'un capitaine, sans avoir éprouvé un sinistre, soit autorisé à craindre que les mauvais temps essuyés en mer aient occasionné des avaries à tout ou partie de sa cargaison. Il doit alors en faire la déclaration au consul dans son rapport et requérir ensuite la nomination d'experts pour constater que ses écoutilles étaient bien fermées et que les dommages arrivés aux marchandises, s'il y en a, ne sauraient lui être imputés.

L'ouverture des panneaux se fait, dans ce cas, en présence des experts assermentés commis par le consul, lesquels, après avoir constaté l'état du navire et celui des écoutilles, prennent note des caisses ou colis qui peuvent leur paraître avariés ou mouillés, et les inscrivent, selon leurs marques et numéros, sur le procès-verbal qu'ils dressent de leurs opérations, et qui demeure déposé en chancellerie à telles fins que de droit.

Si les experts découvrent des marchandises avariées, les réclamateurs de celles-ci peuvent, après le déchargement et le dépôt en douane, s'adresser, soit au consul, soit au juge territorial compétent, pour faire constater la nature et l'importance de l'avarie.

Cette constatation doit se faire en douane, ou tout au moins en présence des agents du fisc et au moment même de l'ouverture des colis, autrement les ayants droit ne seraient plus recevables à prétendre que l'avarie a eu lieu en cours de voyage, et non à terre après le débarquement de la marchandise.

Quand c'est le consul qui est saisi de la demande d'expertise, cet agent, au bas de la requête qui lui est adressée dans ce but, rend une ordonnance dans laquelle, visant toujours le procès-verbal dressé à bord au moment de l'ouverture des écoutilles pour constater, avant leur mise à terre, l'état des marchandises présumées avariées, il commet des experts chargés de se rendre à la douane, d'assister à la vérification des colis ou ballots, et de constater, sous la foi du serment : 1° la nature du dommage et de la détérioration ; 2° la valeur

de la marchandise dans l'état d'avarie où elle se trouve, et 3° le prix vénal qu'elle aurait eu, si elle eût été en bon état.

Ce simple procès-verbal peut suffire aux réclamateurs qui consentent à recevoir la marchandise avariée, sous réserve de leur action en avarie contre les assureurs; mais, lorsqu'il y a abandon de la marchandise pour compte de qui de droit, il devient indispensable d'en requérir la vente aux enchères, soit par l'entremise du chancelier, soit par celle d'un officier ministériel du pays. La vente une fois effectuée, les intéressés s'en font remettre le produit et se pourvoient ensuite contre les assureurs devant les tribunaux compétents, pour être remboursés de la différence entre la somme nette réalisée par la vente et la valeur garantie par la police. Pour faciliter cette dernière réclamation, la chancellerie remet aux parties une expédition complète de la procédure à laquelle l'affaire a donné lieu, depuis la première requête pour la vérification en douane jusqu'au procès-verbal de vente aux enchères, et un bordereau des frais de toute sorte.

795. Avaries particulières au navire. — Quant aux avaries particulières qu'un bâtiment peut avoir à réparer dans le port de sa destination, les formes de constatation et de règlement ou liquidation sont les mêmes que celles qui sont consacrées pour le cas de relâche forcée. Nous rappellerons seulement qu'un capitaine ayant dû ou devant toucher son fret après avoir accompli son voyage, en a vraisemblablement gardé le montant entre ses mains : il n'y a donc lieu, pour le consul, à autoriser un emprunt de grosse qu'autant que la destination spéciale à laquelle les armateurs auraient d'avance affecté le fret ne permettrait pas d'appliquer celui-ci à l'extinction des dépenses de relâche et d'avaries.

796. Règlement et répartition des avaries communes. — Il ne nous reste plus qu'à examiner comment se font, dans le port de destination, le règlement et la répartition des avaries communes essuyées par un navire en cours de voyage, qu'elles aient ou non été déjà constatées dans un port de relâche.

La décision qui règle l'avarie grosse, c'est-à-dire qui en répartit proportionnellement le montant par parts contributives entre tous les intéressés, est un acte essentiellement judiciaire. Le droit d'intervenir en semblable matière dérive donc directement du droit de juridiction; pour l'attribuer à nos consuls et admettre que ceux-ci ont qualité pour procéder à un règlement d'avaries, on peut dire que le caractère de juges commerciaux a été conféré aux agents des affaires étrangères par les articles 414 et 416 du Code de commerce, qu'a rappelés l'art. 28 de l'ordonnance du 29 octobre 1833. Mais il est bon de faire observer, en même temps, que ce principe n'est pas admis par toutes les nations, ni par toutes les législations étrangères, et qu'on peut dès lors se demander si la compétence des consuls est aussi incontestable, lorsque des étrangers sont intéressés dans l'avarie. Ceux-ci peuvent-ils être valablement engagés et tenus d'accepter une décision consulaire, sans recours ni appel à leurs juges naturels? En d'autres termes, hors le cas où les intéressés, armateurs, chargeurs et réclamateurs sont tous Français, et où les prescriptions du Code de commerce sont susceptibles de recevoir une application littérale, un consul est-il compétent pour nommer les experts appelés à régler l'avarie et pour homologuer l'état de répartition dressé par eux? Nous ne le pensons pas.

Quelques traités (1) ont bien, il est vrai, formellement consacré cette compétence des consuls, mais toujours en établissant une réserve expresse pour le cas où des habitants du pays seraient parties intéressées dans la constatation ou la liquidation de l'avarie. Sauf donc dans les contrées non chrétiennes où les consuls ont un droit de juridiction absolu, et dans les pays de chrétienté conventionnellement liés envers nous par des stipulations positives sur la matière, les consuls ne peu-

(1) Conventions consulaires des 7 janvier 1862 avec l'Espagne, art. 26; — 26 juillet 1862 avec l'Italie, art. 15; — 11 juillet 1866 avec le Portugal, art. 15; — 11 déc. 1866 avec l'Autriche, art. 15; — 1er avril 1874 avec la Russie, art. 15; — 7 janvier 1876 avec la Grèce, art. 23; — 5 juin 1878 avec le Salvador, art. 23; — 25 octobre 1882 avec la République Dominicaine, art. 23, etc. (V. ces traités, à leur date, dans notre *Recueil des traités de la France*,

vent régler leur conduite que d'après les usages et les lois particulières du pays dans lequel ils résident. Or, sous ce rapport, il y a une uniformité assez grande et un trop petit nombre d'exceptions, pour que nous ne nous croyions pas autorisés à établir ici qu'en principe, lorsque les avaries communes n'ont pas été réglées d'un commun accord par les arbitres que les intéressés ont eux-mêmes choisis à l'amiable, ou par ceux qu'a pu nommer le consul, après compromis formel signé par tous les ayants droit pour lui constituer une juridiction officieuse, le règlement et la répartition des avaries doivent être déférés à l'autorité territoriale compétente. L'opposition d'un seul intéressé, même français, rend impossible le règlement officieux par le consul et rend nécessaire le recours à la justice locale.

Il faut seulement se bien rappeler que le payement des dépenses, par contribution proportionnelle, est tout à fait distinct de la constatation des avaries, qui appartient exclusivement au consul, lorsqu'aucun étranger ou habitant du pays ne s'y trouve intéressé, et que, à moins d'une disposition expresse de la loi territoriale, le protêt fait en chancellerie par le capitaine n'a pas absolument besoin d'être renouvelé ou confirmé devant un officier ministériel du pays, quoique, dans la majorité des cas, cette formalité puisse avoir d'excellents résultats.

La seule formalité que le capitaine ait à remplir devant les tribunaux du pays se borne à demander par requête : 1° la nomination d'experts ou d'arbitres répartiteurs chargés d'établir la répartition de l'avarie entre le navire et la cargaison ; 2° l'homologation nécessaire pour rendre exécutoire l'état de contribution.

Si l'une des parties, avant d'acquitter la dépense mise à sa charge, exigeait la preuve authentique de la réalité de l'avarie, le capitaine devrait se faire remettre par la chancellerie et produire devant le tribunal une expédition certifiée de son protêt d'avaries et du procès-verbal de l'expertise ordonnée par le consul.

Ce qui précède suffit pour montrer combien la matière est délicate, et avec quelle facilité il peut en surgir des conflits d'attributions entre nos agents et l'autorité territoriale ; c'est aux agents, en se tenant sur une sage réserve et sans rien sacrifier de leurs droits, à ne jamais oublier que, si, en pays étranger, ils sont toujours pour un capitaine la première autorité, néanmoins ils ne doivent pas, par une résistance non justifiée et extra-légale contre l'immixtion de l'autorité territoriale dans une constatation ou dans un règlement d'avaries, compromettre les intérêts mêmes qu'ils ont mission de protéger.

Nous renvoyons, du reste, sur cette question de la compétence des consuls comme juges commerciaux, à ce que nous avons dit en nous occupant au livre VII de la juridiction en général.

§ 5. — Des avaries par suite d'abordage.

Le dernier cas d'avaries dont nous ayons à nous occuper ici, et qui se présente souvent à l'étranger, est celui des abordages entre deux ou plusieurs navires en mer ou lorsqu'ils sont mouillés dans un même port ou sur la même rade.

797. Diverses espèces d'abordage. — La loi française, d'accord en cela avec la législation de la plupart des autres nations, distingue trois cas d'abordage: 1° celui qui est l'effet d'une force majeure, c'est-à-dire purement fortuit, comme, par exemple, lorsque deux navires sont jetés l'un contre l'autre par la violence des vents: chacun étant tenu de courir les risques de sa chose, on admet que, dans ce cas, le dommage est réciproquement compensé et qu'il n'y a lieu à aucun recours en répétition ; 2° celui qui provient de la faute d'un des capitaines ou de tous les deux : dans le premier cas, le dommage est réparé par celui qui l'a occasionné, et dans le second, chaque capitaine est tenu de supporter le préjudice éprouvé à son bord ; 3° celui où il y a doute sur les causes de l'abordage, c'est-à-dire lorsque le le fait ne provient ni de force majeure, ni de la faute de l'un des deux capitaines : le dommage doit alors être réparé, à

frais communs et par égales portions, par les navires qui l'ont fait et souffert (1).

En thèse générale, l'abordage étant toujours présumé fortuit, c'est à celui qui prétend le contraire à le prouver, en démontrant que le dommage provient de la faute de tel ou tel capitaine ou de tous les deux.

798. Intervention des consuls. — Dans tous les cas d'abordage entre un navire français et un autre navire quelconque, les consuls doivent interposer leurs bons offices pour empêcher, autant que possible, que la question de l'imputation des dommages causés ne dégénère en [illegible]

[illegible]

enquête et en transmettent le résultat au ministre de la marine, sous le timbre de la direction de la *marine marchande* (bureau de la *navigation commerciale*), avec les procès-verbaux, plaintes et rapport qui l'ont motivée. Cette enquête doit être opérée avec le plus grand soin et les interrogatoires des marins et des passagers ne sauraient être conduits avec trop de précision. Le plus souvent, en effet, la mobilité des gens de mer rendra impossible la citation des témoins à la barre du tribunal compétent en France ; c'est donc sur des dépositions écrites que seront, dans la plupart des cas, rendues les sentences. Il importe, par conséquent, que les interrogatoires soient faits avec le plus grand soin et que les réponses soient reproduites avec exactitude et détails. Les consuls doivent, en outre, ne jamais omettre d'accompagner les dossiers de toutes les constatations de fait et de tous les plans ou croquis de nature à éclairer les juges, et d'y joindre leurs conclusions quant à la suite à donner à l'affaire. Les consuls peuvent, d'ailleurs, déléguer leurs pouvoirs aux agents consulaires placés sous leurs ordres, en ce qui concerne les enquêtes à effectuer (1).

Section VI. — *Des armements, désarmements et réarmements de navires français dans les consulats.*

§ 1er. — Des armements.

799. Ce qu'on doit entendre par armements français dans les consulats. — Dans l'acception stricte et véritable du mot, un navire français ne peut jamais être armé à l'étranger, puisque l'ensemble des formalités requises pour constituer à titre *définitif et complet* un armement national, ne saurait s'accomplir qu'en France même. Toutefois, comme la loi du 19 mai 1866, qui a autorisé l'achat et la francisation des bâtiments de construction étrangère, ne pourrait pas recevoir son exécution au dehors sans l'intervention directe des chan-

(1) Loi du 10 mars 1891 (F.). — Circulaires de la marine (F.) des 18 mai 1860, 9 avril et 22 septembre 1891.

cellerie consulaires, on qualifie d'armements sous pavillon français la délivrance des expéditions *provisoires* dont les consulats munissent les navires de construction étrangère, ainsi achetés au dehors par des Français, pour être ultérieurement naturalisés et immatriculés à titre définitif dans les ports de France. C'est, d'ailleurs, ce qui se pratiquait déjà sous l'empire du décret du 17 octobre 1855 qui avait autorisé, à titre provisoire, l'importation en France des bâtiments de mer étrangers.

On peut également au dehors assimiler à un armement national la réexpédition, sous le même pavillon et avec les mêmes papiers de bord, munis au verso d'une simple mention de transfert, d'un navire français qui, vendu à l'étranger *pour une cause quelconque*, a été racheté par une maison française, et n'ayant ainsi fait que changer de propriétaire, a conservé sa nationalité d'origine (1).

800 Délivrance des papiers de bord. — Pour qu'un bâtiment de construction étrangère acheté au dehors par un Français puisse naviguer sous notre pavillon, il doit être muni en chancellerie de papiers de bord *provisoires* qui ne doivent, du reste, être délivrés au capitaine qu'après que le consul s'est assuré, par tous les moyens en son pouvoir, de la réalité de l'acquisition du navire pour compte français.

Ces papiers de bord sont, d'une part, une copie certifiée de la déclaration authentique d'achat du navire, dressée en chancellerie sous forme de procès-verbal, d'acte de notoriété ou de certificat, et, d'autre part, un rôle d'équipage, un congé et un journal de mer (2), tous intitulés *provisoires* et portant cette mention : *valable pour se rendre du port de... à... avec retour en France ou au port de... (France) pour être annulé à l'arrivée après dépôt entre les mains du service des douanes* (3).

(1) Circulaire des affaires étrangères des 10 janvier 1862 et 27 avril 1866 (F).
(2) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. nos 351, 376 et 383.
(3) Circulaire de la marine du 18 octobre 1871 (F).

Il y a quelques années, sous le régime d'essai du décret du 17 octobre 1855, les bâtiments admis dans les consulats au bénéfice de la francisation provisoire, étaient tenus de se rendre directement en France sans avoir la faculté de faire escale, ni de se livrer, ailleurs que dans le port d'achat ou les lieux circonvoisins, à aucune opération commerciale. Aujourd'hui, depuis que les taxes de navigation ont été supprimées, c'est-à-dire depuis le 1er janvier 1867, la nationalisation et l'immatriculation *définitives* ne peuvent toujours être opérées qu'en France : mais il n'y a plus obligation de se rendre d'abord en droiture dans un port français, ni interdiction d'entreprendre un voyage intermédiaire ou de se livrer à n'importe quelle opération de débarquement ou d'embarquement dans les ports d'escale.

Seulement, lorsque l'armement provisoire n'a pas pour objet d'amener de suite et directement dans un *port de France* le navire étranger acheté au dehors, la délivrance des papiers de bord doit être subordonnée : 1° au paiement entre les mains du consul du droit d'importation de deux francs ou de cinq francs par tonneau suivant que le pays de provenance est admis ou non au bénéfice de notre tarif minimum ; 2° au dépôt en chancellerie de l'engagement écrit d'acquitter ultérieurement, s'il y avait lieu, dans un bureau de douane français, le complément de taxe exigible d'après la jauge effective (1).

Dans les ports où les armements de navires sous notre pavillon sont fréquents, les agents ont été invités à réclamer à l'administration de l'établissement des Invalides des imprimés de feuilles de rôle d'équipage dont ils effectueront la remise aux intéressés contre remboursement, en ayant soin de mentionner à l'encre rouge sur chacune des feuilles qu'ils en ont perçu le prix. Les sommes encaissées dans les chancelleries, au titre des feuilles de rôle d'équipage, doivent d'ail-

(1) Loi du 19 mai 1866, art. 4. — Loi du 11 janvier 1892, n° 615 du tableau A. — Circulaire des douanes du 5 décembre 1866. — Circulaires des affaires étrangères (F.) des 11 novembre 1866 et 10 mai 1867.

leurs être transmises à l'établissement des Invalides dans le plus bref délai possible, suivant les règles tracées par l'instruction de comptabilité du 10 mai 1891, et un relevé du compte annuel de ces valeurs par débit et crédit doit être adressé au même service dans le courant du premier trimestre de l'année suivante (1).

801. Composition des équipages. — Autant que possible, le bâtiment doit être commandé et son équipage composé selon les prescriptions de la loi du 21 septembre 1793. Cependant, s'il était impossible de former un équipage réglementaire, c'est-à-dire dont tous les officiers et les trois quarts de l'équipage fussent français, le consul pourrait toujours autoriser l'expédition, mais il devrait alors munir le capitaine d'un certificat constatant les impossibilités qu'il a rencontrées pour la composition normale de son équipage (2).

Les conditions de l'engagement doivent, on le sait, être abandonnées au libre arbitre des capitaines, qui représentent les armateurs, et des gens de mer stipulant pour leur propre compte. Le rôle des consuls se borne à bien expliquer aux parties la portée de leurs engagements réciproques, et, ceux-ci une fois arrêtés de commun accord, à les faire transcrire sur le rôle d'équipage.

802. Francisation provisoire : payement de la taxe d'importation. — La taxe qui frappe l'importation en France des bâtiments de mer de construction étrangère destinés à être francisés est de 2 francs par tonneau de jauge (tarif minimum) et de 5 francs (tarif général).

Tant que le bénéfice intégral du pavillon national a été subordonné, pour ces navires, à l'accomplissement préalable dans un port de France des formalités nécessaires pour obtenir la francisation *définitive*, la taxe d'importation ne pou-

(1) Circulaires de la marine (F) des 16 février 1874, 14 janvier 1886 et 11 mai 1889.

(2) [illegible]embre 1855 et 11 no-

vait naturellement être prelevée que dans un bureau de douane français. Aussi, lors de l'application de la loi du 19 mai 1866, avait-on maintenu l'obligation d'amener directement en France les navires achetés à l'étranger, en accordant exceptionnellement à ceux-ci la faculte de faire des opérations de commerce dans les ports placés *sur leur route*.

Mais, en examinant la question de plus près, on a du reconnaitre que notre nouvelle législation maritime, en créant pour nos armateurs la faculté de se procurer les moyens de transport aux meilleures conditions possibles, avait évidemment voulu leur offrir une large compensation de l'abolition immediate des droits de tonnage sur les navires étrangers et de la suppression prochaine de toutes les surtaxes de pavillon. Or, la possibilité d'affréter le navire au lieu même où il est acheté, pour toute destination, constituait un avantage reel qui, en définitive, venait en deduction des frais d'achat. Il a donc ete décidé, de concert entre les ministères des finances et de la marine (1) que les navires achetés à l'etranger pourraient à l'avenir prendre des chargements ou relever sur lest pour *tout pays*, à charge par les armateurs : 1° de verser entre les mains des consuls, qui leur délivreront les titres de navigation provisoires, les droits de douane calculés sur le tonnage mentionné dans les papiers de bord ; 2° de souscrire en chancellerie l'engagement de payer, s'il y avait lieu, lorsque le navire abordera en France le complément de droit qui serait reconnu exigible d'après la jauge effective. Cette dernière condition s'explique par la difficulte d'operer, dans un port étranger, le mesurage exact du navire d'après les methodes rigoureuses de jaugeage usitées en France, et constitue une facilité de plus pour l'armement provisoire au dehors des batiments destines à accroitre notre materiel naval.

Lorsque le navire acheté à l'étranger est expedie directement sur France, pour y être définitivement francisé, les consuls n'ont pas à reclamer, au moment de la délivrance

(1) Circulaire des affaires étrangères du 10 mai 1867. F.

des actes provisoires de francisation, le payement des droits d'importation ; il suffit que le propriétaire du navire ou son représentant délivre au consul une soumission par laquelle il s'engage à acquitter les droits de douane lors de l'arrivée de son bâtiment en France. Le navire ainsi expédié directement sur France conserve, d'ailleurs, la faculté de faire des opérations de commerce dans les ports étrangers *situés sur sa route*.

Si le navire est expédié sur un pays étranger, le consul doit exiger le payement de la taxe d'importation. Les capitaines disposant rarement d'avances suffisantes en espèces, le payement dont il s'agit s'effectue généralement au moyen de traites remises par les capitaines sur les armateurs. Ces traites doivent uniformément être libellées à l'ordre du *Receveur principal des douanes* à *Paris*, toutes les opérations de francisation provisoire ayant été centralisées dans la capitale en vertu d'une décision récente du ministère des finances. Les traites dont il s'agit doivent, d'ailleurs, être accompagnées d'une soumission destinée à garantir le recouvrement du complément de droits éventuellement exigible.

Les traites et les soumissions remises par les capitaines doivent être adressées par les consuls au ministère des affaires étrangères (sous-direction des affaires consulaires), pour être transmises par les soins de ce département au ministère des finances.

Les droits de douane ainsi versés entre les mains des consuls pour des navires achetés au dehors, et que leur armement *provisoire* ne doit pas amener immédiatement dans un port français où la taxe d'importation pourrait être perçue, constituent une recette opérée pour compte direct du Trésor public : à ce titre, ils échappent naturellement à toute taxe de chancellerie (droit de recouvrement ou autre).

Aux termes d'une circulaire du 20 juillet 1875, les consuls avaient été invités à percevoir, en même temps que les droits d'importation, les droits proportionnels d'enregistrement

établis par la loi du 28 février 1872 sur les mutations de propriété des navires. Nos agents n'ont plus à s'occuper aujourd'hui de cette perception. La loi du 29 janvier 1881, confirmée sur ce point par celle du 30 janvier 1893 sur la marine marchande, ayant rendu ces mutations passibles d'un simple droit fixe de 3 francs, il a été décidé que ce droit serait recouvré directement en France par l'administration de l'enregistrement (1).

Le navire neuf, construit pour la personne qui en demande la francisation en son nom, est naturellement exempt du droit d'enregistrement, puisqu'il n'y a pas mutation de propriété (2).

303. Francisation coloniale. — On donne dans nos colonies le nom de *cabotage local* à la navigation qui est effectuée par les bâtiments, généralement de faible tonnage, qui ne naviguent que dans les limites tracées pour chaque possession, par arrêté du gouverneur. Ces navires, qui ne peuvent venir en France pour s'y faire franciser définitivement, sont munis d'un acte de francisation exceptionnelle ; mention expresse est portée sur ce document que la francisation n'est valable que pour la navigation au cabotage local. Peuvent d'ailleurs être immatriculés dans les colonies pour être affectés à cette navigation, les navires construits en France, les navires construits dans les colonies et ceux construits à l'étranger sous certaines conditions de tonnage.

Lorsque leur intervention est requise, les consuls peuvent accorder aux navires de construction étrangère, destinés à être immatriculés dans une de nos colonies, le permis de porter pavillon français, dans les formes adoptées pour les navires qui, achetés à l'étranger, sont expédiés sur un port de la métropole pour y être francisés. Les documents relatifs à la francisation coloniale des navires dont il s'agit doivent être adressés au gouverneur de la possession intéressée, la

(1) Circulaire des affaires étrangères du 10 mai 1881 (F.)
(2) Circulaire des affaires étrangères du 20 juillet 1875.

traite qui représente la taxe d'importation, laquelle varie suivant la colonie, étant libellée au nom du trésorier-payeur de la colonie (1).

804. Taxations en chancellerie. — L'ensemble des opérations relatives à l'armement provisoire de navires étrangers achetés pour compte français ne donne ouverture qu'à la taxe fixée par l'article 124 du tarif, et la déclaration d'achat, la soumission pour la garantie du complément des droits d'importation, aussi bien que le certificat de force majeure relatif à la composition de l'équipage, ne donnent ouverture à la perception d'aucun droit de chancellerie (2).

805. Avis à fournir sur les armements. — Toutes les fois que des consuls ont procédé, ainsi qu'il vient d'être dit, à l'armement provisoire d'un navire de construction étrangère destiné à être ultérieurement francisé, ils doivent en donner avis au département des affaires étrangères, sous le timbre de la direction des consulats et des affaires commerciales (sous-direction des affaires consulaires).

806. Hypothèques consenties sur des navires achetés à l'étranger et francisés provisoirement. — La loi du 10 juillet 1885 (art. 33, § 3) dispose qu'une hypothèque consentie sur un navire acheté à l'étranger et francisé provisoirement est valable, à la double condition d'avoir été régulièrement inscrite par l'agent diplomatique ou consulaire de France sur le congé provisoire de navigation délivré au navire francisé, et d'être ensuite reportée, à la requête du créancier, sur le registre du receveur des douanes du lieu où le navire doit être immatriculé.

Le législateur n'ayant toutefois pas déterminé la forme dans laquelle doivent être requises les inscriptions hypothécaires consenties sur un navire francisé provisoirement, il a

(1) Circulaire de la marine du 29 mars 1878 (F). — Lettre du ministre de la marine au ministre des affaires étrangères du 11 mai 1885 (F).

(2) Circulaires des affaires étrangères des 22 décembre 1855, 5 novembre [illegible], 11 novembre 1866 (F) et 10 mai 1867 (F).

été décidé, à la suite d'un accord entre les départements des affaires étrangères et des finances qu'il y avait lieu de suivre des règles analogues à celles qui sont obligatoires en France. Par suite, pour opérer l'inscription d'une hypothèque sur un congé provisoire, l'autorité consulaire devra exiger la présentation de l'acte d'hypothèque lui-même ou d'une expédition de cet acte, ainsi que le dépôt d'un bordereau établi dans la forme prescrite par l'article 8 de la loi précitée. Le bordereau que les ayants droit sont tenus de présenter en double exemplaire au bureau du receveur des douanes, avec l'un des originaux ou une expédition du titre constitutif d'hypothèque, contient : 1° les noms, prénoms et domiciles du créancier et du débiteur et leur profession, s'ils en ont une ; 2° la date et la nature du titre ; 3° le montant de la créance exprimée dans le titre ; 4° les conventions relatives aux intérêts et aux remboursements ; 5° le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date de l'acte de francisation ou de la déclaration de la mise en construction ; 6° élection de domicile par le créancier dans le lieu de résidence du receveur des douanes.

Les droits fiscaux exigibles ne sont payables qu'en France, au moment de l'inscription de l'hypothèque sur les registres du receveur des douanes et entre les mains de ce comptable. En conséquence, l'autorité consulaire n'a pas à réclamer une soumission garantissant le payement de ces droits ; mais l'inscription de l'hypothèque donne ouverture à la taxe fixée par l'article 174 du tarif des chancelleries.

Il n'est, d'ailleurs, pas besoin de faire remarquer que, si le chancelier a été appelé à dresser l'acte même d'obligation ayant pour objet la constitution d'une hypothèque, il y a lieu de soumettre cet acte aux taxes ordinaires du tarif (1).

---

(1) Circulaire des affaires étrangères du 22 mai 1886 (F.) et lettre du ministre des finances du 15 décembre 1885.

§ 2. — Des désarmements.

Lorsqu'un navire français a été vendu, abandonné, démoli ou détruit à l'étranger pour quelque cause que ce soit, il y a lieu de procéder à la formalité du désarmement. Cette opération consiste : 1° dans le retrait et le renvoi en France des papiers de bord à moins que le navire, racheté par un citoyen français, ne soit immédiatement réarmé sous pavillon national (1) ; 2° dans la revue, le décomptage des salaires et le rapatriement de l'équipage.

Avant d'indiquer comment les consuls ont à remplir les obligations générales qui leur sont imposées à cet égard, nous devons faire connaître les prescriptions réglementaires propres à chaque cas particulier de désarmement.

807. Livraison au dehors d'un bâtiment construit ou vendu en France pour l'exportation. — Ce premier cas de désarmement est le plus simple et celui qui engage le moins la responsabilité des agents. Le bâtiment vendu en France livrable à l'étranger cessant d'être bâtiment français dès son arrivée à sa destination et par le fait de la remise qui en est faite par le capitaine à ses nouveaux propriétaires, le consul n'a pas d'autre soin à prendre que celui de lui retirer ses expéditions, de faire verser les salaires en chancellerie et rapatrier l'équipage. Ce que nous avons dit à la section 1re de ce chapitre nous dispense de revenir en détail sur cette question particulière.

808. Vente volontaire. — Sauf le cas de force majeure donnant lieu à abandon, un navire français ne peut être vendu volontairement à l'étranger que d'après l'autorisation expresse des propriétaires (2). Le capitaine qui, hors de France, veut vendre son navire, doit donc en faire la déclaration préalable en chancellerie et présenter au consul le pouvoir spécial

---

(1) Circulaire des affaires étrangères du [illegible]

(2) Code de commerce, art. 237.

qu'il tient à cet effet de ses propriétaires (1). Toute infraction à cette disposition, que la loi punit de la réclusion (2), doit être signalée tant au ministère de la marine qu'à celui des affaires étrangères.

Si la vente s'effectue hors de la chancellerie, le capitaine est même tenu de se munir d'un certificat du consul attestant que son pouvoir est régulier.

Dans le cas, au contraire, où les chanceliers sont appelés à dresser l'acte de vente du navire, il suffit que le pouvoir de vendre dont le capitaine est porteur y soit visé et annexé, mais il est toujours nécessaire que le procès-verbal de vente relate en entier le texte de l'acte de francisation (3).

La vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèque est interdite par la loi. Tout acte fait en fraude de cette disposition est nul et rend le vendeur passible des peines portées à l'article 408 du Code pénal. En présence de cette interdiction, les agents ne sauraient consentir à dresser en chancellerie un acte de vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèque ; dans le cas où la défense faite par la loi aurait été transgressée, les consuls doivent, pour sauvegarder les droits des tiers et maintenir le navire sous la juridiction française, s'opposer au retrait de notre pavillon et ne pas accepter le dépôt entre leurs mains de l'acte de francisation qui constitue l'acte de nationalité du navire (4).

809. Vente forcée. — Il peut arriver qu'un capitaine soit contraint d'aliéner son navire pendant son séjour à l'étranger. Si, par exemple, le contrat de grosse hypothèque sur son bâtiment n'était pas soldé à l'arrivée à destination, le porteur de l'obligation serait, aux termes de la loi, en droit de

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 32. (F.)

(2) Décret-loi du 24 mars 1852, art. 92.

(3) Loi du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793), art. 18. — Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 32. (F.) — *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 392.

(4) Loi du 10 juillet 1885. (F.) — Circulaire des affaires étrangères du 22 mai 1886. (F.)

requérir la vente judiciaire du navire. Il n'y aurait évidemment plus lieu alors à exiger du capitaine la production d'un pouvoir spécial de vente, la simple déclaration en chancellerie du cas de force majeure suffisant pour régulariser l'opération.

Tel serait encore le cas où un capitaine, resté dans un port étranger avec des avaries et ayant été autorisé à réparer son navire, ne pourrait plus, par suite de circonstances exceptionnelles, une fois ses réparations effectuées, trouver à emprunter la somme nécessaire pour payer ses dépenses. Ce serait là une cause légitime d'abandon par le capitaine et de vente aux enchères par ordre du consul.

Cette cause particulière d'abandon par force majeure n'est pas, il est vrai, expressément prévue par le Code de commerce, mais elle nous paraît rentrer pleinement dans l'esprit de l'art. [illegible] qui n'a pu vouloir exclure les cas d'innavigabilité relative et dont les motifs [illegible] de [illegible] doivent évidemment être entendus non dans leur sens littéral et matériel [illegible] mais bien dans leur portée morale et vraiment pratique.

510 Confiscation et saisie. — [illegible]

511 Arrêt de prince. — [illegible]

qui l'a arrêté en paie la valeur, soit par ce qu'il a souffert une détérioration quelconque, soit parce qu'il a donné lieu à un arrangement diplomatique, ce bâtiment doit comme dans le cas d'abandon par le capitaine, être désarmé par le consul dans la forme ordinaire.

812. Condamnation pour cause d'innavigabilité. — La loi veut également que la vente d'un navire pour cause d'innavigabilité ne puisse avoir lieu à l'étranger qu'en vertu de l'autorisation consulaire (1).

Avant de pouvoir procéder à la vente, le capitaine doit donc se pourvoir devant le consul pour faire constater, par experts assermentés, l'état de son bâtiment, la nature et l'importance des réparations qu'il peut nécessiter, et enfin, s'il y a lieu, son innavigabilité. Sur le vu du rapport des experts, le consul donne acte au capitaine de l'état d'innavigabilité du navire, ou dit qu'il n'y a pas lieu, et qu'il doit être réparé pour compte de qui de droit. La marche à suivre est la même que pour la constatation de toute espèce d'avaries.

Les consuls ne sauraient perdre de vue, dans ces sortes d'affaires, que leur mission est de protéger les intérêts des absents avec le même soin que ceux des personnes présentes dont les obsessions ne tendent que trop souvent à léser les intérêts des premiers. Ce sont surtout les estimations de réparations faites ou à faire sur les lieux qu'il est essentiel de surveiller et contrôler de très près. Tout en prenant les mesures convenables pour que la sûreté des équipages et les intérêts des armateurs et des chargeurs ne soient pas compromis, les consuls doivent donc, lorsqu'il y a de leur part la moindre suspicion de fraude, ordonner d'office une contre-expertise dont les résultats ne peuvent qu'ajouter à la régularité de la procédure (2).

Il ne sera pas inutile de rappeler à ce propos que, lorsqu'une assurance porte sur un navire évalué de gré à gré

(1) Loi du 13 août 1791.
(2) Circulaire de la marine du 23 juillet 1838.

dans la police, et que le délaissement est motivé sur la perte ou la détérioration des trois quarts, la quotité de l'une ou de l'autre ne doit pas se déterminer par la comparaison de la valeur estimative portée dans la police avec celle du navire après le sinistre, mais bien par la comparaison de la même valeur estimative portée dans la police avec le montant de la dépense jugée nécessaire pour réparer le navire (1).

Les consuls n'ont pas, du reste, à intervenir dans l'action en délaissement, pas plus pour un navire que pour des marchandises ; en effet, le capitaine n'a pas, en général, mandat de ses armateurs pour délaisser son navire, et l'eût-il, un consul n'a pas lui-même qualité pour accepter ce délaissement au nom et pour compte des assureurs, le pouvoir de statuer à cet égard étant réservé par la loi aux tribunaux du domicile des parties (2).

Lorsque l'innavigabilité d'un navire est légalement constatée, le capitaine n'a plus qu'à en requérir la vente pour compte de qui de droit : il l'abandonne bien par le fait en agissant ainsi, mais le droit des assureurs absents est réservé. Cette règle est d'autant plus absolue et impérative que la cour suprême a décidé (3) que le juge du domicile des parties, saisi de la question de validité d'un délaissement pour cause d'innavigabilité, pouvait rejeter le délaissement, nonobstant la déclaration d'innavigabilité rendue en pays étranger par un consul.

L'action en délaissement à la suite d'un naufrage ne saurait elle-même être préjugée par un consul ; c'est toujours aux tribunaux, et non à l'autorité administrative, à juger s'il y a lieu au délaissement ou simplement à l'action d'avarie ; aussi, bien qu'un consul eût déclaré qu'un échouement a eu lieu avec bris, les tribunaux ne seraient pas liés et pourraient, d'après les preuves appréciées par eux, décider le contraire (4).

(1) Arrêts de la cour de Paris des [illegible] décembre 1849 et 19 mai 1849.
(2) Code de commerce, art. 369.
(3) Arrêt de la cour de cassation du 1er août 1843.
(4) Arrêt de la cour de cassation du 3 août 1821.

La vente d'un navire condamné pour cause d'innavigabilité doit toujours être faite aux enchères et autant que possible en chancellerie. Lorsque, d'après la législation locale, l'intervention d'un courtier est requise, il est bon que le chancelier assiste à la vente et en dresse un procès-verbal séparé que le capitaine et deux témoins sont tenus de signer.

Aucun texte de loi n'a déterminé l'usage qui doit être fait à l'étranger du produit de la vente d'un bâtiment condamné comme innavigable. Si cependant on tient compte de l'esprit qui a évidemment inspiré la rédaction de l'article 77 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, il est difficile de n'en pas induire pour le consul le droit de faire verser en chancellerie le produit de la vente forcée d'un navire français. Sur quels motifs, en effet, le capitaine s'appuierait-il pour retenir entre ses mains le produit de la vente? Le fait d'innavigabilité, constaté par les experts, n'est-il pas immédiatement suivi de la condamnation et de la vente du navire, pour compte de qui de droit, sur la déclaration d'abandon du capitaine? Cette déclaration, l'une des bases de la condamnation et de la vente, ne fait-elle pas virtuellement cesser le commandement, en d'autres termes, l'action du capitaine sur la coque de son navire? N'est-ce pas dès l'instant même de l'abandon et de la condamnation que cessent de courir les gages de l'équipage (1) et que l'action exclusive, souveraine, du consul est substituée à celle du capitaine? Si, comme il nous a toujours paru qu'on ne pouvait en douter, ces questions doivent se résoudre par l'affirmative, il nous semble incontestable qu'en thèse générale, le consul a le droit d'imposer telles clauses ou conditions qu'il juge convenables à la vente des navires dont il a légalement prononcé la condamnation ; qu'il peut notamment obliger les acheteurs à verser en chancellerie le montant de l'adjudication faite à leur profit, et qu'il doit au moins le faire pour le montant des salaires acquis aux équipages et pour les frais de leur rapatriement. Par une consé-

---

(1) Arrêt de la cour de Bordeaux du 29 juillet 1857.

quence de ce même principe, nous ne saurions admettre que le capitaine d'un navire déclaré innavigable pût être fondé à s'opposer à l'action administrative du consul et à réclamer, comme un droit, la conservation entre ses mains et la libre disposition des fonds réalisés par la vente de son bâtiment.

Cette question a, d'ailleurs, été implicitement résolue par une décision récente du ministre de la marine, aux termes de laquelle les fonds provenant de la vente d'un navire condamné pour innavigabilité ne peuvent être remis aux intéressés que s'ils justifient en due forme de leur droit de propriété. Les justifications que les armateurs ou les assureurs, selon l'espèce, ont à fournir sont les mêmes que dans le cas où il s'agit de la réclamation des fonds provenant du sauvetage d'un navire naufragé (1) : nous les indiquerons en détail dans la section suivante.

L'article 8 de l'arrêté du 17 floréal an IX (7 mars 1801) alloue aux chanceliers une indemnité de 15 centimes par 100 francs sur les sommes déposées dans la caisse du consulat comme provenant de navires naufragés. Les condamnations et ventes pour cause d'innavigabilité n'étant point comprises dans cette catégorie, il n'y a pas lieu de percevoir l'allocation dont il s'agit (2).

813. Vente après naufrage. — En nous occupant spécialement, à la section suivante, des navires naufragés, nous verrons quelles sont les formalités qui doivent accompagner la vente à l'étranger des produits de sauvetage. Les opérations du désarmement sont les mêmes dans le cas de naufrage que dans celui de condamnation pour cause d'innavigabilité.

814. Retrait et renvoi en France des papiers de bord. — La retenue par le consul des papiers de bord déposés en chancellerie, c'est-à-dire de l'acte de francisation, du rôle d'équipage, du congé et de la feuille d'inventaire, doit avoir lieu dans tous les cas de désarmement, à moins que l'opération

(1) Circulaire de la marine du 23 juillet 1866. (F.)
(2) Circulaire de la marine du 19 février 1852. (F.)

ne doive être, pour compte du nouveau propriétaire, suivie d'un réarmement immédiat sous pavillon national (1). Quoique les règlements prescrivent l'envoi immédiat de ces papiers à l'administration du port d'attache du navire désarmé, il est d'usage que les consuls les adressent directement au ministère de la marine (établissement des Invalides), par les soins duquel ils sont ensuite transmis à qui de droit. De quelque manière qu'ait, du reste, lieu cet envoi, le point essentiel est qu'il soit effectué le plus promptement possible et sans attendre l'achèvement des opérations du désarmement et le rapatriement de l'équipage. On sait en effet que la loi (2) impose aux propriétaires de navires français vendus, démolis ou détruits à l'étranger, l'obligation de rapporter l'acte de francisation au bureau de la douane dans un délai qui varie selon l'éloignement du lieu de la vente ou du sinistre. Les consuls ne sauraient donc, sans compromettre les intérêts des anciens propriétaires et sans engager leur propre responsabilité, retarder l'envoi en France des papiers de bord des bâtiments désarmés dans leur chancellerie à titre définitif, c'est-à-dire qui ne sont pas immédiatement réarmés sous pavillon national pour compte français.

815. Opérations complémentaires du désarmement. — Ce n'est qu'après l'accomplissement de ces formalités préliminaires que commencent, à proprement parler, les opérations de désarmement prescrites par l'art. 33 de l'ordonnance du 29 octobre 1833. Elles consistent pour les consuls : 1° à passer la revue de l'équipage ; 2° à veiller à ce que le décompte des salaires acquis soit établi ; 3° à faire verser en chancellerie le montant de ce décompte ainsi que les frais approximatifs de rapatriement, lorsque l'intégralité du produit de la vente n'est pas versée entre leurs mains ; 4° enfin, et après que l'équipage a été rapatrié, à transmettre au département de la marine le reliquat des fonds disponibles.

(1) Circulaire des affaires étrangères du 27 avril 1866. (F.)
(2) Loi du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793), art. 16. (F.)

816. Envoi des fonds en France. — L'ordonnance du 29 octobre 1833, en disant que les fonds provenant de navires désarmés doivent être transmis au *trésorier général des Invalides*, n'a pas entendu préciser que c'était à ce comptable directement que l'envoi devait en être fait, mais bien en son nom. Les règles générales que nous avons indiquées au chapitre III de ce livre pour la transmission des valeurs à la caisse des Invalides sont, en effet, de tous points applicables aux envois de fonds ayant cette origine spéciale. C'est donc par l'entremise de l'agent comptable des chancelleries que, conformément à l'instruction de comptabilité du 10 mai 1891, les fonds dont il s'agit parviennent à la caisse des Invalides; mais le dossier de l'affaire, accompagné d'une copie de la quittance à souche, est transmis directement au ministre de la marine (établissement des Invalides). Seuls les fonds provenant de bris et naufrages doivent, suivant la même instruction, être transmis directement au ministère de la marine, au moyen d'une traite sur Paris, à *l'ordre du trésorier général des Invalides de la marine.*

817. Paiement des sommes dues aux équipages. — Dans les cas autres que ceux de vente volontaire, lorsqu'il est nécessaire que le fret acquis soit, en totalité ou en partie, employé au payement des salaires de l'équipage et aux frais de rapatriement (1), le montant doit en être versé par le capitaine dans la caisse des gens de mer du consulat, et forme alors en recettes, sur l'état de liquidation, l'article second, le produit de la vente du navire devant toujours être le premier. Si, par suite du refus du capitaine ou pour toute autre cause, le versement du fret n'a pas eu lieu, le consul en donne avis au ministère de la marine, afin que le recouvrement puisse être poursuivi contre les armateurs, par l'administration du port d'immatriculation.

Lorsqu'une circonstance de force majeure, prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, vient brusquement inter-

(1) Code de commerce, art. 271

rompre un voyage commencé, les loyers de l'équipage se liquident, d'après le rôle, jusqu'au jour de la cessation des services des marins, à moins qu'il ne soit prouvé, soit que la perte du navire est le résultat de leur faute ou de leur négligence, soit qu'ils n'ont pas fait tout ce qui était en leur pouvoir pour sauver le navire ou les marchandises ou pour recueillir les débris. Dans ce cas, les tribunaux statuent sur la suppression ou la réduction de salaire que les matelots ont encourue.

Quand, au contraire, l'interruption du voyage est volontaire, c'est-à-dire le fait des propriétaires, affréteurs ou capitaines, la loi veut que les matelots en soient indemnisés (1). Le chiffre de cette indemnité varie suivant les conditions d'engagement.

La règle, d'après laquelle les salaires acquis par les gens de mer ne doivent jamais leur être payés intégralement à l'étranger, s'applique à tous les cas de désarmement ; des instructions récentes du département de la marine ont toutefois autorisé les consuls à faire, aux marins débarqués qui en font la demande, des paiements pouvant s'élever à la moitié des sommes versées pour eux en chancellerie jusqu'à concurrence de 150 francs (2).

Soit qu'il s'agisse d'un navire vendu ou d'un navire détruit, le produit du décompte des salaires versés en chancellerie par les capitaines doit toujours être transmis en France par les consuls, *brut*, c'est-à-dire sans retenue d'aucune sorte pour la caisse des Invalides (3).

Si parmi l'équipage des navires français vendus, démolis ou détruits dans la circonscription de leur arrondissement, se trouvaient des marins étrangers, les consuls, à moins d'engagements contraires inscrits au rôle, n'ont d'autre devoir envers eux, après s'être assurés s'il est possible d'acquitter leurs salaires et de pourvoir à leurs frais de retour, que de les di-

(1) Code de commerce, art. 258, revision de 1885.

(2) Circulaire de la marine du 16 octobre 1884. (F.)

(3) Circulaire de la marine du 31 août 1848. (F.)

riger vers le consul de la nation à laquelle ils appartiennent (1). Néanmoins, les marins étrangers appartenant à des nations avec lesquelles la France est liée par des conventions réglant l'assistance réciproque due aux marins délaissés, sont traités conformément aux clauses desdites conventions. Les marins étrangers ne subissent, au profit de la caisse des Invalides, aucune retenue sur leurs salaires (2) : ces salaires doivent donc être payés bruts.

818. État de décompte de solde. — A l'appui de leur bordereau de recettes des fonds envoyés à la caisse des Invalides en cas de désarmement, les consuls sont tenus de joindre un état de décompte de solde (3) pour la somme *brute* revenant tant à l'équipage qu'à la caisse des Invalides, et en même temps un rôle séparé de désarmement du navire.

Lorsqu'il a été fait sur place des payements directs, soit à des Français, soit à des étrangers, l'état de décompte doit le constater et être alors émargé par chacune des parties prenantes à côté de la mention de son nom.

819. Rôles de désarmement. — Les agents du service extérieur ont reçu du ministère de la marine un modèle réglementaire des formules à suivre pour la rédaction des rôles de désarmement commun aux trois sortes d'engagements de matelots (4). Nous ne pouvons que leur recommander de s'y conformer avec la plus scrupuleuse exactitude, et surtout de ne pas perdre de vue, en dressant ces rôles, qu'ils ne doivent accepter les apostilles destinées à constater des payements d'acomptes faits en cours de voyage qu'autant qu'elles sont inscrites sur les pièces de bord dans la forme indiquée par

---

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 25. (F.) — Circulaire de la marine du 28 janvier 1889 (F.). — Décret du 22 septembre 1891 (F.). — Voir aussi circulaires de la marine (F.) des 11 décembre 1879, 7 juin 1880 et 11 février 1882.

(2) Loi du 11 avril 1881.

(3) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 114.

(4) Circulaire de la marine du 12 août 1836. — *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 84.

les règlements, toutes celles qui seraient irrégulières devant être laissées à l'appréciation ultérieure de l'autorité maritime du port d'armement (1).

Les expéditions des rôles de désarmement se transmettent immédiatement au ministère de la marine, sous le timbre : *Établissement des Invalides*, avec toutes les pièces ou avis qui se rapportent aux navires désarmés.

§ 3. — Des réarmements.

820. Avis à donner au ministère de la marine. — Lorsqu'il y a lieu au réarmement, hors de France, d'un navire désarmé dans un consulat, il doit en être donné avis au ministère de la marine, sous le timbre de l'Établissement des invalides.

821. Expéditions provisoires. — Dans tous les cas de réarmement d'un navire français à l'étranger, le consul doit délivrer au capitaine un congé et un rôle d'équipage provisoires sur lesquels il mentionne, s'il y a lieu, les changements de propriétaires et les conditions de réexpédition. Cette prescription réglementaire a pour objet de faciliter à l'autorité maritime et à l'administration des douanes le moyen de statuer, en pleine connaissance de cause, sur la question de francisation, lorsque le navire sera revenu en France.

Autrefois et pour prévenir l'abus qu'un capitaine placé dans cette position pouvait faire du rôle d'équipage et du congé provisoires qui lui avaient été délivrés, il était prescrit aux consuls de mentionner expressément sur ces pièces qu'elles devaient cesser de plein droit d'être valables, si le navire auquel elles se rapportaient n'effectuait pas son retour en France dans un délai dont la durée était déterminée à l'avance, d'après une appréciation équitable des chances ordinaires du voyage projeté et avec la faculté pour le navire de faire une ou deux escales (2).

(1) Circulaires de la marine des 21 septembre 1821 et 31 août 1848 (F.)

(2) Circulaires des affaires étrangères des 24 novembre 1845, 12 octobre 1846 et 28 juillet 1848. — *Id.* de la marine du 31 août 1848 (F.)

Aujourd'hui, en vertu d'une décision concertée entre les ministères compétents, les navires français qui sont vendus, en pays étrangers, à des maisons françaises peuvent conserver le bénéfice du pavillon national sans être tenus d'aller immédiatement renouveler en France leur acte de francisation, et, au lieu de remplacer cet acte par un titre provisoire, le consul doit se borner à annoter le transfert de la propriété au verso de l'acte même, qui reste entre les mains des capitaines.

Ces facilités sont accordées indistinctement à tous les navires français qui, pour une cause quelconque, sont vendus en pays étrangers à des sujets français. Les vendeurs restent responsables de leur soumission jusqu'à ce qu'elle ait été remplacée par une soumission nouvelle régulièrement souscrite à la douane du port d'attache par les derniers acquéreurs, les consuls n'ont pas dès lors à exiger le dépôt en chancellerie du cautionnement de 20 francs par tonneau auquel est astreint tout propriétaire de navires, et les instructions du département des affaires étrangères les autorisent à se contenter de la soumission cautionnée prescrite par l'article 11 du décret de vendémiaire an II (18 octobre 1793), qui doit recevoir son application à l'étranger aussi bien qu'en France (1).

On comprend qu'il peut arriver qu'un navire change de propriétaire à l'étranger, bien qu'il n'y ait pas discontinuité dans son armement ; le cas échéant, le consul, bien qu'il n'y ait pas réarmement, devrait annoter sur l'acte de francisation le transfert de propriété, mais là se bornerait son intervention.

Lorsque le navire réarmé à l'étranger doit bénéficier de l'une des primes à la navigation établies par la loi du 30 janvier 1893, l'armateur est tenu, lors de l'armement du navire, de remettre en trois expéditions, dont une sur papier timbré, au consul une déclaration énonçant : 1° son nom et son

(1) Circulaires des affaires étrangères (F) des 10 janvier 1862 et 27 avril 1866.

domicile ; 2° le nom et l'espèce du navire ; 3° le lieu et la nature de la construction (bois ou fer) ; 4° l'origine des machines et des chaudières ; 5° le lieu et la date de la francisation ; 6° s'il s'agit d'un navire construit à l'étranger, la date de la mise à l'eau ; 7° la jauge brute totale et la jauge nette ; 8° le port d'attache de la douane et celui de l'immatriculation ; 9° les nom, prénoms et quartier d'inscription du capitaine ; 10° la composition de l'équipage. La conformité de la déclaration avec l'acte de francisation et avec le titre d'origine des machines et des chaudières est certifiée par le receveur des douanes. La déclaration est ensuite transcrite par le consul sur le registre des traversées dont nous avons parlé à la section 1re du présent chapitre, après avoir été visée par le consul ; l'exemplaire timbré est remis à l'armateur, le second est envoyé au ministère de la marine (*direction de la marine marchande*), et le troisième est conservé dans les archives du consulat (1).

822. De la visite avant de prendre charge. — Les consuls doivent tenir la main à ce que les navires français réarmés dans les ports de leur arrondissement soient, avant de prendre charge, soumis à la visite prescrite par l'article 225 du Code de commerce et par la loi du 9 août 1791, titre III, art. 11 et 14 (2).

Nous avons dit à la section 1re de ce chapitre comment s'exécutait cette visite réglementaire ; nous n'y reviendrons pas ici, et nous nous bornerons à dire qu'en cas de réarmement le navire doit subir les deux reconnaissances prescrites par la loi de 1791. S'il arrivait qu'un capitaine refusât de se soumettre à cette obligation, le consul manquerait à ses devoirs, s'il ne commettait directement des experts pour procéder d'office à une visite que la loi impose pour la sûreté de l'équipage, autant que pour la sauvegarde des intérêts des affréteurs, chargeurs et autres ayants droit (3).

(1) Décret du 25 juillet 1893, art. 15 et 16. (F.)
(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 43. (F.)
(3) Circulaire de la marine du 26 février 1866. (F.)

823. Embarquement du chirurgien et du coffre de médicaments. — Les consuls doivent également veiller à ce que les prescriptions des règlements sur l'embarquement des chirurgiens, ou, à leur défaut, d'un coffre de médicaments, soient rigoureusement exécutées par les capitaines des bâtiments réarmés dans leur arrondissement.

Aucune loi n'a édicté de peine contre le capitaine qui, dans les cas où l'embarquement d'un homme de l'art est exigé, partirait sans chirurgien ou tout au moins sans s'être muni d'un coffre de médicaments ; par analogie avec la marche suivie en France dans les mêmes circonstances, nous pensons qu'à moins d'impossibilité absolue pour le capitaine, le consul serait alors en droit de refuser la délivrance du rôle d'équipage, pièce indispensable pour la mise en mer du bâtiment.

Pour rester dans les termes de l'ordonnance de 1819, un capitaine armant à l'étranger est tenu, trois jours au moins avant son départ, de déposer en chancellerie son coffre de médicaments après l'avoir fait compléter dans les mêmes proportions qui avaient été déterminées par la commission spéciale du port d'armement, lors de son départ primitif de France, et de requérir la vérification de son contenu.

Le consul commet dans ce but un médecin, un chirurgien et un pharmacien, celui-ci ne devant jamais être le même que celui qui a vendu les médicaments. Ces experts, en présence du capitaine et du chirurgien, quand il en est embarqué, procèdent à la visite réclamée, admettent les médicaments ou les rejettent, et les font alors dûment remplacer (1).

Il est dressé du tout, pour être remis au capitaine, avec le visa du consul, un procès-verbal présentant l'inventaire exact du coffre (2).

En France, il est alloué 15 francs de vacations à la commission qui procède à ce genre de visite ; à l'étranger, lorsque le droit à payer n'est pas fixé par le tarif annexe de la

(1) Ordonnance du 4 août 1819, art. 10.
(2) *Formulaire des chancelleries*, tome 1er, mod. n° 100.

chancellerie, il est réglé à l'amiable entre le capitaine et les experts, sous le contrôle du consul. Le visa consulaire apposé sur le procès-verbal de visite se délivre sans frais.

824. Composition des équipages. — Nous avons déjà dit au 1er paragraphe de cette section que toutes les lois et ordonnances, relatives tant à la composition qu'à la nationalité des équipages des navires marchands, sont exécutoires à l'étranger aussi bien qu'en France. Les consuls doivent donc, dans le cas de réarmement veiller à ce qu'il n'y soit pas dérogé, sauf l'exception consacrée en faveur des navires étrangers destinés à être nationalisés à leur arrivée en France.

Les conditions de l'engagement sont inscrites sur le rôle d'équipage. Depuis plusieurs années déjà, les armateurs s'entendent en France avec leurs équipages pour leur faire souscrire des conventions qui obligent les marins à suivre le navire dans tous les voyages qu'il effectue entre l'époque de son départ et celle de son retour dans un des ports de France. Rien n'empêche que, dans le cas de réarmement à l'étranger, l'équipage prenne un engagement de cette nature, à la faveur duquel un bâtiment armé au long cours peut, sans craindre un refus de service de la part de son équipage, parcourir toutes les mers du globe et réaliser plusieurs frets successifs avant de rentrer en France, pour désarmer.

En principe, les gens de mer naviguant au commerce ont droit à une indemnité de route ou *conduite* pour se rendre dans leurs quartiers, s'ils ne sont pas ramenés dans le port d'armement du navire à bord duquel ils étaient embarqués. Ceux qui sont débarqués hors de France et rapatriés et ceux qui ont été embarqués en cours de voyage peuvent exiger l'indemnité de route pour se rendre dans leurs quartiers, lors même qu'ils sont ramenés au port d'armement du navire. Les médecins, subrécargues, cuisiniers, domestiques et autres personnes ou agents non inscrits, faisant partie de l'équipage d'un navire de commerce, ont droit à la conduite pour se rendre dans le port d'armement du navire, si le navire ne

les y ramène pas ou s'ils sont débarqués en cours de voyage, pour une raison indépendante de leur volonté.

Mais il peut être dérogé d'un commun accord à ces prescriptions du décret du 22 septembre 1891 par des stipulations *expresses* dont il doit être fait mention sur le rôle d'équipage (1), ainsi que sur les certificats délivrés par les consuls aux marins débarqués. Le matelot ne peut jamais, au contraire, renoncer à son *rapatriement*, c'est-à-dire au retour du port colonial ou étranger en France ; cette disposition est en effet d'ordre public aux termes du décret-loi du 4 mars 1852.

Lorsque le rôle est dressé et au moment de la revue de l'équipage, le consul doit inviter les hommes qui le composent à faire connaître la portion de salaire qu'ils entendent déléguer. Les capitaines peuvent déléguer telle portion de leurs salaires qu'il leur convient. Les marins portés sur le rôle avec le titre d'officiers, ne peuvent pas déléguer plus de la moitié de leurs gages ; les autres hommes de l'équipage ne sont admis qu'à déléguer le tiers. Ces limites peuvent toutefois être dépassées avec l'assentiment des armateurs. Il est fait mention de la quantité déléguée sur le rôle d'équipage à l'article de chacun des délégataires (2). Ces délégations ne doivent d'ailleurs pas être confondues avec les avances que les équipages peuvent recevoir au moment de l'armement et qui sont également annotées sur le rôle, mais par une apostille spéciale.

Les déclarations ou procurations établies en Chancellerie à cette occasion sont dressées gratuitement, quelle que soit l'importance de la somme à toucher (3).

825. Réexpédition de navires. — Le ministre de la marine avait décidé, d'abord à titre provisoire en 1861 et définitive-

(1) Décret du 22 septembre 1891, art. 13 (F.) — Circulaire de la marine du 11 mai 1882. (F.)

(2) Arrêté du ministre de la marine du 22 mars 1862 (F.)

(3) Circulaires de la marine des 26 mai 1885 (F.) et 12 mars 1887.

ment en 1862, qu'à l'avenir les consuls pourraient expédier pour toute destination, avec un simple visa au rôle, tous les navires dont les équipages auraient souscrit l'engagement de suivre le bâtiment dans toutes ses escales, ou consentiraient volontairement à entreprendre le nouveau voyage qui leur serait proposé à l'étranger.

Ce mode de procéder a été reconnu préjudiciable dans bien des cas aux intérêts des armateurs, des équipages et de la caisse des invalides, l'absence du rôle ne permettant pas de régler, en temps opportun, certaines questions de responsabilité ainsi que les contestations relatives aux salaires acquis pendant le premier voyage. Le ministre a, par suite, décidé, en 1875, qu'à l'avenir il serait toujours délivré un nouveau rôle aux bâtiments, arrivant d'un voyage de long cours dans un port d'Europe et qu'il s'agira de réexpédier pour une semblable navigation, sans qu'ils passent par un port de France. L'autorité consulaire devra, dans ce cas, transmettre le plus tôt possible l'ancien rôle ainsi qu'une copie du nouveau rôle au *port d'immatriculation* du navire (1).

Ce renouvellement des rôles entraîne un désarmement et un réarmement du navire, mais le désarmement est purement administratif. Il est recommandé aux consuls à cette occasion de faire verser en chancellerie : 1° les salaires des hommes débarqués, décédés ou disparus ; 2° les 3 0/0 dus aux invalides sur les sommes directement remises aux marins débarqués au moment du changement de rôle. Mais ils doivent s'abstenir d'encaisser cette prestation pour les avances payées aux hommes qui faisaient partie de l'équipage primitif ou qui sont embarqués dans le port étranger : ces avances sont des acomptes en cours de voyage. Si les décomptes ne sont pas versés en argent, les consuls doivent engager les capitaines à leur fournir des traites à échéance rapprochée, afin d'éviter aux marins revenus en France l'inconvénient d'attendre trop longtemps le payement de leurs salaires.

---

(1) Circulaire de la marine du 23 janvier 1885. F.

C'est au port d'immatriculation en France que les nouvelles instructions du ministère de la marine prescrivent d'envoyer l'ancien rôle, la copie du nouveau, les états de décompte et les traites tirées par les capitaines sur leurs armateurs (1). Quant aux sommes encaissées, elles sont transmises au ministère de la marine par l'intermédiaire de l'agent comptable des chancelleries; en effet, depuis le nouveau système de comptabilité inauguré par le décret du 20 décembre 1890, les agents du service extérieur n'ont plus, sauf en ce qui concerne le service des bris et naufrages, à transmettre directement au département de la marine par traites à l'ordre du trésorier général, les fonds qu'ils reçoivent en numéraire pour le compte de l'établissement des Invalides. Ils doivent simplement se borner à adresser à ce département ministériel le dossier de l'affaire, avec une copie de la quittance détachée du registre à souche des recettes pour les correspondants administratifs, en ayant soin, lorsqu'il s'agit de salaires, de faire connaître au ministre le nom du port d'immatriculation du navire d'où proviennent les marins intéressés.

Comme il pourrait toutefois se faire que ces marins arrivassent en France avant qu'eussent été passées les écritures nécessaires pour mettre l'autorité maritime à même de payer leurs salaires et qu'ils soient exposés ainsi à rester quelques jours dans nos ports sans moyens d'existence, les consuls ont été autorisés par la circulaire du 16 octobre 1884 à payer à titre d'acompte à ceux des marins qui en feraient la demande, la moitié des sommes déposées en leur nom en Chancellerie, à condition toutefois que ces acomptes ne dépassent jamais 150 francs. Il est d'ailleurs recommandé d'une façon générale à ces agents, toutes les fois qu'un homme débarqué se présente en Chancellerie, de lui donner connaissance de la circulaire précitée et de l'informer en outre que le complément de ses salaires lui sera payé par les soins du port d'immatriculation.

(1) Circulaires de la marine (F), des 27 janvier 1883, 16 octobre 1884 et 23 janvier 1885.

826. Transformation d'armements. — Les consuls sont, d'autre part, autorisés à transformer, par un simple visa au rôle d'équipage, les armements au cabotage en armements au long cours. C'est là une facilité très-avantageuse accordée au commerce maritime pour ses opérations : toutefois, lorsque le capitaine d'un navire primitivement armé au cabotage veut profiter d'une occasion favorable et entreprendre un voyage de long cours sans rentrer en France, l'autorité consulaire ne doit, tout d'abord, autoriser un pareil changement de destination que lorsque le capitaine est en mesure de justifier du consentement de son armateur, soit par la production d'une autorisation spéciale, soit par une apostille mise d'avance sur le rôle.

L'autorité consulaire doit ensuite veiller à l'accomplissement de toutes les formalités nécessitées par le changement d'armement, telles que : 1° le remplacement du capitaine si celui-ci n'a que le brevet de maître au cabotage ; 2° le débarquement, le versement des salaires et le rapatriement des hommes qui, ne s'étant pas engagés d'avance à suivre le navire à toute destination, refuseraient d'entreprendre le nouveau voyage ; 3° la visite du bâtiment, conformément à la loi du 13 août 1791 et à l'art. 225 du Code de commerce, et 4° l'embarquement d'un coffre de médicaments, dans les cas prévus par l'ordonnance du 4 août 1819 (1).

Nous estimons d'ailleurs que, dans tous les cas de transformation d'armement, les salaires acquis à raison des voyages antérieurs doivent être réglés de la même manière que dans le cas de réexpédition de navires armés au long cours.

Enfin, nous rappellerons ici que la loi du 14 juin 1854, qui a modifié l'art. 377 du Code de commerce, relatif aux voyages de long cours, a étendu les limites appliquées à la navigation du grand cabotage jusqu'au 30° de latitude nord au sud, au 72° de latitude nord au nord, au 15° degré de longitude du méri-

(1) Circulaires de la marine (F) des 5 mai 1865 et 18 octobre 1871.

dien de Paris à l'ouest et au 44e degré de longitude du même méridien à l'est (1).

Section VII. — *Des navires naufragés.*

§ 1er. — Droits et devoirs généraux des capitaines et des consuls dans tous les cas de naufrages.

827. Principes généraux. — Les obligations générales imposées aux capitaines de la marine marchande, dans tous les cas de bris ou de naufrages à l'étranger, découlent des principes consacrés par le Code de commerce. Quant à la compétence des consuls et à leur droit d'intervention en cette matière, ils résultent des lois et règlements qui leur confèrent les mêmes pouvoirs qu'aux administrateurs de la marine en France (2). Pour les uns et les autres, le résumé de leurs obligations et de leurs droits se trouve dans le titre V, articles 55 à 77, de l'ordonnance du 29 octobre 1833, dont nous allons présenter ici l'analyse succincte.

828. Obligations des capitaines. — Tout capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec une partie de son équipage, est tenu de faire ou d'adresser à l'agent français, le plus rapproché du lieu du sinistre, un rapport détaillé sur les circonstances de la perte de son bâtiment (3). La loi, tenant compte de la force majeure, n'a fixé aucun terme fatal pour le dépôt de ce rapport, à la rédaction duquel le capitaine doit seulement, dans l'intérêt même de sa responsabilité, apporter le moins de retard possible (4).

La forme de ce rapport varie naturellement, suivant qu'il s'agit d'un véritable naufrage ou d'un simple échouement. Dans le premier cas, le capitaine fait connaître, avec la plus grande précision possible, le lieu du sinistre ; les noms des

(1) Code de commerce, art. 377, et loi du 30 janvier 1893, art. 1er. F.

(2) Instruction générale du 8 août 1814. F. — Circulaire de la marine du 12 mai 1811. — Ordonnance du 12 mai 1836, art. 1er. — Circulaire de la marine du 31 mars 1849.

(3) Code de commerce, art. 246.

(4) Arrêt de la cour de cassation du 1er septembre 1813.

marins ou passagers qui auraient péri ; l'état du navire et des canots, embarcations ou autres objets qui en dépendaient ; enfin, la nature des effets, marchandises, papiers ou espèces qu'il a pu sauver. Dans le second, c'est-à-dire lorsqu'il n'y a pas eu bris, le capitaine ajoute à cet énoncé toutes les indications qui pourraient faciliter le renflouement et le sauvetage, soit du navire, soit de la cargaison ; s'il y a lieu, il complète son rapport en précisant les circonstances, telles que les cas de fortune de mer, de voie d'eau, d'incendie, de poursuite par l'ennemi ou par un pirate, qui ont pu le forcer ou le déterminer à jeter son navire à la côte. Une expédition de ce rapport, que l'équipage doit affirmer, doit être transmise au ministère de la marine (administration de l'établissement des Invalides), en même temps que l'avis du sinistre, et sans attendre l'envoi en France des procédures et liquidations de sauvetage (1).

Hors le cas de péril imminent, la loi défend au capitaine, sous peine d'être puni comme coupable de baraterie, de décharger aucune marchandise avant d'avoir fait le rapport destiné à constater son sinistre (2). C'est là un principe fort sage, dicté d'une part par l'intérêt même des chargeurs, dont la propriété serait exposée à être détériorée, perdue ou détournée dans le premier trouble occasionné par un naufrage, et, d'autre part, par des considérations d'ordre public de la dernière gravité, si, par exemple, la cargaison était de la nature de celles dont l'admission est subordonnée à certaines précautions sanitaires.

829 Droits et devoirs généraux des consuls — Dès qu'un consul a connaissance du naufrage ou de l'échouement d'un navire français sur un point quelconque de son arrondissement, il doit immédiatement prendre ou provoquer les mesures convenables pour qu'il soit porté secours aux naufragés.

---

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 55. (F.) — Circulaire de la marine du 18 mars 1891 (F.)

(2) Code de commerce, art. 248. — Loi du 10 avril 1825, art. 14. (F.) — Décret-loi du 24 mars 1852, art. 92 (F.)

et procéder au sauvetage. Si les premiers avis parviennent à un vice-consul ou agent consulaire, celui-ci est tenu, en prenant les mesures provisoires que l'état des choses peut réclamer, de rendre compte de l'événement, sans le moindre retard, au consul sous la direction duquel il est placé, et de se conformer ultérieurement aux ordres et instructions qui lui seraient adressés (1).

Toutes les opérations relatives aux naufrages et sauvetages, pouvant être considérées comme impliquant l'exercice extérieur d'une certaine juridiction sur un territoire étranger, et comme devant tantôt annuler, tantôt affaiblir les droits administratifs ou autres qui appartiennent aux autorités territoriales, on conçoit que nos consuls, pour remplir les devoirs généraux que les règlements leur imposent à cet égard, ont, avant tout, à se guider d'après les principes du droit conventionnel qui régit les relations entre la France et le pays dans lequel ils résident (2). L'utilité de l'intervention exclusive de l'autorité consulaire en semblable matière a été si universellement reconnue, qu'on peut établir que toutes les puissances maritimes l'ont consacrée, sous la seule condition de réciprocité, soit expressément par des traités, soit tacitement par l'usage qu'elles ont laissé s'établir dans leurs ports. Dans certaines contrées, en Danemark par exemple, l'action des consuls ne peut s'exercer que de concert avec l'autorité locale.

Dans les contrées, aujourd'hui en petit nombre, où la direction et la gestion des sauvetages ne sont pas rangées parmi les attributions consulaires, les agents français n'ont évidemment, dans la limite des usages consacrés et des instructions spéciales dont ils sont munis, d'autre rôle à jouer que celui de surveillants et de protecteurs officieux des intérêts de leurs nationaux (3). Il va sans dire, au contraire, que

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 56 et 57 (F.). — Instruction du 30 octobre 1875, art. 15 (F.).

(2) Circulaire de la marine du 27 mai 1823.

(3) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 75. (F.)

partout où, soit en vertu des traités, soit en vertu du principe de réciprocité, les consuls sont autorisés à donner exclusivement des ordres en matière de bris et naufrages, ces agents doivent faire auprès de l'autorité territoriale qui les aurait devancés sur les lieux du sinistre, les réquisitions nécessaires pour être admis à opérer directement et en toute liberté, et pour que toute personne non agréée par eux soit immédiatement obligée de se retirer et de leur remettre les objets déjà sauvés, moyennant, bien entendu, le remboursement de tous les frais faits à leur occasion (1).

Pour les seconder dans les opérations de sauvetage, les consuls sont libres d'avoir recours à tels aides, gardiens, dépositaires ou entrepreneurs qu'ils jugent convenables. Ils peuvent aussi, lorsque les assureurs ou réclamateurs de la marchandise sont présents sur les lieux, se concerter avec eux pour faire choix conjointement, d'un agent spécial qui ait à la fois leur confiance et celle des intéressés, mais qui doit *toujours* opérer comme auxiliaire de l'autorité consulaire.

Toutefois, quand il s'agit du sauvetage d'un bâtiment perdu ou échoué en sortant du port dans lequel il a pris sa cargaison, nous pensons qu'il est du devoir du consul, avant d'agir, de chercher, autant que possible, à se mettre d'accord avec les chargeurs, soit pour désigner la personne qu'il voudrait charger du soin de diriger, sous sa responsabilité, les opérations matérielles du sauvetage, soit, s'il a l'intention de s'en réserver personnellement le détail, pour qu'un délégué officieux des intéressés puisse l'assister, et prendre successivement connaissance de tous les actes de la procédure.

On comprend, en effet, que les chargeurs étrangers, souvent non assurés, et pour lesquels un naufrage ou un échouage constitue toujours un dommage plus ou moins sérieux, pourraient se croire ou se prétendre lésés, si, en même temps qu'il ne leur est pas permis d'agir personnellement et seuls pour sauvegarder leurs intérêts, ils ne trouvaient pas, dans

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 59 et 75. (F.)

les consuls, des fonctionnaires publics tout disposés à convaincre les ayants droit de la parfaite régularité de leur gestion. C'est là, au surplus, comme dans les affaires d'avaries, une question qui doit demeurer abandonnée au jugement de chaque agent, mais qui doit toujours être résolue dans le sens le plus large et le plus favorable aux intéressés français ou étrangers.

Mais, si le naufrage a lieu dans le rayon de côtes qui relève directement de leur résidence, et si aucun négociant du pays n'y est intéressé, les consuls, à moins de force majeure, doivent éviter de déléguer à des personnes étrangères au service de leur chancellerie (négociants, consignataires d'office ou autres), les pouvoirs qui leur appartiennent en propre pour la gestion matérielle ou morale de ces sortes d'opérations. L'intervention de semblables personnes peut faire naître des conflits, soulever des réclamations très fondées, et, en principe, elle serait toujours regrettable, puisqu'elle aurait pour résultat de surcharger les dépenses matérielles de sauvetage, de frais et de commissions inutiles.

Au surplus, les règlements ne mettent point obstacle à ce que le consul abandonne, volontairement, la direction du sauvetage à l'autorité qui s'en est trouvée saisie avant son arrivée sur les lieux, s'il juge que l'opération est régulièrement conduite, et trop avancée pour que son intervention tardive doive offrir un avantage sérieux aux ayants droit absents. C'est là une question d'appréciation, qui découle directement du droit absolu conféré au consul, et que celui-ci résout, suivant les circonstances en face desquelles il se trouve placé (1).

Le pouvoir administratif de nos agents au dehors, en matière de bris et naufrages, ayant pour fondement invariable le principe de la réciprocité la plus complète, nous ne croyons pas inutile de rappeler ici, d'une manière sommaire, la marche suivie en France à l'égard des consuls étrangers admis dans nos ports à diriger le sauvetage des bâtiments de leur nation.

(1) Circulaire de la marine du 11 août 1845.

Aussitôt que le commissaire de l'inscription maritime dans le quartier duquel a eu lieu un naufrage, a reconnu l'authenticité des pièces de bord, il doit en prévenir le consul de la nation à laquelle appartient le bâtiment (1). Toutefois, jusqu'à l'arrivée de cet agent sur les lieux du sinistre, il est tenu de prendre, d'office, toutes les mesures nécessaires pour la conservation des effets naufragés ; mais, dès que le consul se trouve présent, l'intervention directe de l'autorité administrative change de caractère, et ne doit plus avoir pour objet que de maintenir l'ordre, de garantir les intérêts des sauveteurs s'ils sont étrangers aux équipages naufragés, et d'assurer l'exécution des dispositions douanières pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées (2).

En France, le droit de procéder au sauvetage s'applique au navire aussi bien qu'à la cargaison, quelle que soit la nationalité des propriétaires de celle-ci. Dans tous les cas donc où les commissaires de l'inscription maritime ne sont pas appelés à intervenir, c'est au consul saisi de l'opération que les intéressés, quels qu'ils soient, ou leurs fondés de pouvoirs doivent s'adresser pour les détails de l'affaire et pour la remise éventuelle des objets qui leur appartiennent (3). Tels sont les principes généraux dont, à moins de pouvoirs et d'attributions encore plus nettement définis par des dispositions conventionnelles, nos agents ont, le cas échéant, à se prévaloir et à invoquer l'application à leur profit.

830. Soins à donner aux naufragés et constatation des décès. — Le premier devoir des consuls, après avoir reçu l'avis d'un naufrage, est de s'occuper des soins à donner à l'équipage, en faisant administrer tous les secours nécessaires aux personnes blessées ou noyées.

Lorsque les efforts faits pour rappeler ces derniers à la vie sont demeurés infructueux, les consuls doivent se con-

(1) Circulaire de la marine du 6 avril 1818.
(2) Ordonnance du 26 juillet 1837, art. 28.
(3) Circulaire de la marine du 27 mai 1823.

certer, s'il y a lieu, avec l'autorité territoriale pour faire constater en due forme l'identité des décédés, dresser les actes mortuaires et assurer l'inhumation des corps (1). Les effets des défunts, qui sont recueillis pendant le cours du sauvetage, sont déposés d'office en chancellerie (2), et il est procédé ultérieurement à leur égard, conformément aux règles générales tracées pour la liquidation des successions maritimes.

Si un individu appartenant à l'équipage ou un passager a disparu au moment du naufrage, sans que son cadavre ait pu être ensuite retrouvé, la disparition est constatée par le consul au moyen d'un procès-verbal qu'il signe conjointement avec les témoins de l'événement (3), si ce procès-verbal n'a pas déjà été dressé à bord, conformément à l'article 87 du Code civil.

Tous les papiers, tels que chartes-parties, connaissements, patentes de santé ou autres titres écrits, et surtout les papiers de bord, l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, etc., provenant d'un naufrage, se déposent en chancellerie. Celles de ces pièces, qui ont trait aux opérations commerciales du navire, doivent, en outre, être cotées et paraphées par le consul (4).

831. Enquête et procès-verbaux circonstanciés du sinistre. — Le rapport que le capitaine est tenu de faire sur les circonstances de son naufrage, au moment même où il arrive à terre, peut difficilement entrer dans tous les détails nécessaires pour éclairer d'une manière complète la religion du consul qui le reçoit. Celui-ci ou le chancelier délégué doit donc, en arrivant sur le lieu du sinistre, se mettre en mesure de contrôler l'exactitude des faits qui lui sont dénoncés: c'est le premier devoir qu'il ait à remplir. L'ordonnance d'août

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 60 (F).

(2) Règlement du 17 juillet 1816, art. 21. — Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 38 (F).

(3) Instruction de la marine du 3 octobre 18[illegible].

(4) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 61 (F).

1681, celle du 29 octobre 1833 et la loi du 10 mars 1891 imposent, en effet, aux autorités consulaires l'obligation de rechercher les causes des naufrages et des échouements, et d'examiner, par tous les moyens qui sont en leur pouvoir, si le sinistre ne peut pas être attribué à une intention coupable, à la négligence ou à l'impéritie.

En procédant à cette enquête, les consuls ne doivent pas se borner à donner lecture du rapport du capitaine aux témoins de l'événement et à leur demander s'ils en reconnaissent l'exactitude, parce que ce mode de procéder a, presque toujours, pour effet certain l'acquiescement banal des personnes interrogées. Il faut, au contraire, que l'enquête soit aussi approfondie que possible, qu'elle ne néglige aucun moyen d'arriver à la découverte de la vérité : examen du navire ou des débris par des experts assermentés, examen des papiers de bord et notamment du journal, examen très attentif des procès-verbaux d'avaries, interrogatoire des hommes de l'équipage et des passagers qui ne doivent pas seulement être invités à rapporter ce qu'ils ont vu, entendu ou pensé, mais être pressés de questions multipliées sur toutes les circonstances du sinistre (1).

Les consuls qui reçoivent du capitaine le rapport exigé par l'article 246 du Code de commerce et qui procèdent, en conformité de l'article 247, à l'interrogatoire de l'équipage et des passagers (2), ont entre les mains tous les éléments d'une enquête sérieuse. Mais il est indispensable qu'ils soient assistés par des personnes qui aient les connaissances spéciales nécessaires, pour apprécier les faits et les circonstances du naufrage ou de l'échouement. Ainsi, il convient qu'ils se fassent seconder par un officier de vaisseau, s'il se trouve un bâtiment de l'État dans le port ou sur la rade, et, dans le

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 62 (F). — Circulaire de la marine du 18 mai 1860 (F). — Id. des affaires étrangères du 2? août 1862 (F) et de la marine du 9 avril 1891 (F).

(2) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 377.

cas contraire, par un capitaine au long cours expérimenté ou par des marins étrangers.

Il ne faut, d'ailleurs, pas perdre de vue que les enquêtes effectuées dans les consulats ne sont que préparatoires, et doivent être suivies d'une nouvelle information, lors de l'arrivée des équipages en France. Aussi les consuls ne doivent-ils jamais, pour continuer l'enquête à laquelle ils se livrent, négliger les occasions favorables qui peuvent se présenter pour le rapatriement de l'équipage naufragé ; il faut, lorsque le temps presse, interroger les hommes présents, sans se préoccuper d'attendre ceux qui manquent ou les pièces qu'on n'aurait pas sous la main (1).

Le rapatriement est, d'ailleurs, mis, en principe, par le Code de commerce à la charge de l'armement, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris et du montant du fret des marchandises sauvées, sans préjudice du droit de préférence qui appartient à l'équipage pour le payement de ses loyers.

Le naufrage, l'échouement et les avaries peuvent être attribués à la force majeure, à un acte de baraterie, à l'imprudence ou enfin à l'impéritie. Dans le premier cas, le capitaine est malheureux ; dans le deuxième, le coupable doit rendre compte de son crime devant une cour d'assises. Dans les deux autres, la solution varie suivant que le navire est perdu ou simplement avarié. Le capitaine qui a perdu son navire est traduit devant un tribunal maritime commercial. Si, au contraire, son imprudence ou son impéritie n'a pas occasionné la perte de son bâtiment, il encourt simplement une peine disciplinaire (2). Il peut en outre être remis au procureur de la République pour être déféré, s'il y a lieu, aux tribunaux correctionnels, à fin d'application des articles 319 ou 320 du Code pénal, lorsque son imprudence ou son impéritie paraissent avoir été des causes de mort ou de blessures.

(1) Circulaire de la marine du 15 novembre 1865.

(2) Loi du 10 mars 1891, art. 6 (F.), et Circulaire de la marine du 9 avril 1891 (F.).

Les consuls sont tenus d'adresser au ministère de la marine, sous le timbre de la *direction de la marine marchande* (*bureau de la navigation commerciale*), les procès-verbaux, signés de tous les témoins, dans lesquels ils ont consigné le résultat de leurs investigations (1) ; ils doivent en même temps faire connaître au ministre les ports sur lesquels ils ont dirigé les hommes qu'ils ont eu à rapatrier et dont ils indiquent les noms, prénoms, quartiers et numéros d'inscription.

Ces hommes sont de nouveau interrogés en France et c'est sur la double enquête instruite à l'étranger et en France que la commission supérieure, instituée *ad hoc* au ministère de la marine, propose au ministre les mesures qu'il y a lieu de prendre à l'égard du capitaine qui a perdu son navire.

Pendant un certain nombre d'années, l'usage voulait que le capitaine qui avait complètement perdu son navire déposât son brevet entre les mains de l'autorité française à laquelle il faisait la déclaration du sinistre ; aujourd'hui, il en est autrement : les capitaines conservent leur brevet, mais, tout en en restant détenteurs, ils ne peuvent, à moins d'une autorisation spéciale du ministre, prendre un autre commandement, pas plus à l'étranger qu'en France, avant la solution de l'enquête qui les concerne (2).

Après les premiers soins donnés aux naufragés et à l'enquête dont nous venons de parler, les consuls doivent transmettre aux armateurs, chargeurs ou assureurs établis en France, l'avis du sinistre qui les concerne. Le nom de tous les intéressés pouvant difficilement être connu à l'origine même des opérations de sauvetage, les règlements veulent (3) que les avis concernant les naufrages soient adressés simultanément, par les voies les plus promptes, aux administrations maritimes et aux chambres de commerce, tant du port de départ que de celui de destination, et au ministère de la ma-

(1) Circulaires de la marine (F.) des 18 mai 1860 et 31 octobre 1872.

(2) Circulaires de la marine des 23 novembre 1860 (F.) et 5 février 1877.

(3) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 64. (F.)

rine, sous le timbre de l'*administration des invalides (bureau des prises, bris et naufrages)*. Ces premiers avis peuvent du reste se borner à l'indication des noms du bâtiment naufragé, du capitaine, des armateurs et des ports d'expédition et d'immatriculation avec un aperçu sommaire du chargement, le tout accompagné, quand il se peut, d'une expédition du rapport du capitaine et du résultat des informations recueillies sur les causes du sinistre. Il a été recommandé aux consuls de ne pas faire usage pour ces transmissions de la voie télégraphique, à moins qu'il ne s'agisse de circonstances de gravité particulière ou de l'intérêt d'un service public (1).

Un état de renseignement doit en outre être adressé, sous le même timbre, au ministre de la marine, aussitôt l'enquête terminée (2). Cet état, dressé en vue de l'établissement de la statistique annuelle des naufrages et accidents de mer, doit faire connaître, comme complément des renseignements essentiels déjà fournis, l'espèce, l'âge, le tonnage du bâtiment, son genre de navigation, sa provenance, sa destination, la nature de son chargement, l'effectif de l'équipage, le nombre de passagers, la date et le lieu précis du naufrage, l'état du temps, les moyens de sauvetage mis en œuvre, l'état du navire à la suite du sinistre, le nombre de victimes (équipage et passagers), enfin la nature, les causes et les circonstances de l'accident.

Les envois de pièces, comptes ou valeurs, s'il y avait lieu d'en faire, ne s'opéreraient naturellement que par l'entremise du ministère de la marine (3).

§ 2. — Opérations de sauvetages proprement dites.

832. Observations générales. — Ce n'est qu'après l'accomplissement des devoirs généraux et des formalités préliminaires que nous venons d'indiquer que commence, à proprement

(1) Circulaires (F) de la marine des 11 mai 1882, 1er mai 1883 et 5 mars 1884.

(2) Circulaire de la marine du 1[illegible] novembre 1887. (F).

(3) Circulaires de la marine des 1er octobre 1824, 21 février 1832, 8 octobre 1839 et 31 août 1848. (F).

parler, le sauvetage. Avant cependant d'expliquer en détail la marche que les consuls ont à suivre à cet égard, soit qu'ils dirigent eux-mêmes l'opération, soit que, sous leur contrôle immédiat et incessant, ils en délèguent le soin au chancelier de leur poste ou à l'un des commis placés sous leurs ordres, ou bien encore à un courtier ou officier ministériel du pays, là où ceux-ci ont une compétence spéciale, nous avons à consigner ici quelques observations essentielles qui découlent de la différence même des circonstances qui, en cette matière, peuvent provoquer l'intervention officielle de l'autorité consulaire.

Le sinistre d'un bâtiment marchand peut provenir ou d'échouement ou de naufrage ; l'échouement lui-même peut être accompagné de bris. Dans ce dernier cas, les opérations administratives qu'il motive se confondent avec celles d'un naufrage ordinaire, tandis que, dans le premier cas, c'est-à-dire lorsque le bâtiment échoue sur une plage, dans une rivière, sur un bas-fond quelconque, et s'engrave sans être brisé, la marche à suivre est infiniment moins compliquée.

Nous établirons donc tout d'abord qu'en principe, lorsqu'il y a échouement simple, le capitaine n'est point démonté, et que le consul n'est alors appelé à intervenir comme dans les cas de procédures d'avaries, que pour faciliter les opérations nécessaires au renflouage du navire et seconder le capitaine dans les mesures qu'il peut être amené à prendre, soit pour empêcher que sa cargaison ne s'avarie, soit pour débarquer et bonifier à terre la partie du chargement qui aurait déjà souffert (1).

Mais si, par la position qu'il occupe, le bâtiment engravé obstrue l'entrée d'un port et n'est pas jugé susceptible d'être relevé, le consul peut ordonner sa démolition sur place ; mais il ne saurait le faire que sur la réquisition des autorités territoriales ou du capitaine, d'après l'avis d'experts assermentés et par un décret dûment motivé (2) ; le caractère de

(1) Circulaire de la marine du 30 juin 1829.
(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 69. F.

l'échouement change alors de nature, le capitaine se trouve dessaisi, et tout ce qui se rattache au sauvetage des débris du navire dépecé rentre dans les attributions directes et exclusives du consul.

En dehors du cas spécial d'échouement simple que nous venons de caractériser, toutes les opérations résultant d'un échouement avec bris ou d'un naufrage sont identiquement les mêmes.

833. Sauvetage et emmagasinement. — Le premier soin du consul en procédant au sauvetage est d'appeler autour de lui, pour renforcer l'équipage qui doit être employé de préférence, les ouvriers et manœuvres nécessaires pour accélérer le plus possible les travaux qu'il s'agit d'exécuter. Il passe, dans ce but, tous marchés et contrats à forfait, et règle de gré à gré les prix des journées à fournir et de la location des voitures, charrois ou ustensiles que les circonstances réclament.

Le sauvetage porte d'abord sur tout ce que la mer a pu amener à la côte, et s'étend ensuite à la cargaison, aux apparaux, et finalement à la coque du navire naufragé.

Pour assurer la conservation des objets ainsi recueillis, les consuls ont, soit à faire établir des abris provisoires, soit à se procurer des magasins, en instituant en même temps des dépositaires ou gardiens d'office et en se concertant au besoin avec l'autorité locale pour obtenir l'appui de la force publique (1).

Nous n'avons sans doute pas besoin d'ajouter que si, à raison de sa provenance ou de la nature de sa cargaison, le bâtiment naufragé devait tomber sous l'application du régime sanitaire, il y aurait lieu, avant de procéder à l'emmagasinement, à s'entendre avec les administrations spécialement chargées de veiller au maintien de la santé publique (2) ; le concours de l'autorité douanière du pays est également

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 63 et 66 (F.).
(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 67 (F.).

obligatoire pour la garantie des droits du fisc à l'égard des marchandises sauvetées, quelle que doive être la destination que celles-ci seront ultérieurement appelées à recevoir.

Au fur et à mesure du sauvetage, il doit être dressé un inventaire exact et détaillé des objets recueillis et emmagasinés avec indication des numéros et des marques des colis, caisses ou ballots de marchandises (1). Cet inventaire, dont les énonciations serviront en fin de compte à reconnaître ou à contrôler les réclamations de chaque ayant-droit, et à opérer la répartition proportionnelle des dépenses et des produits du sauvetage, est dressé par le consul ou par son délégué, et signé par celui-ci conjointement avec le capitaine et le gardien des effets emmagasinés (2).

Les opérations qu'entraîne la direction d'un sauvetage affectent des intérêts trop nombreux et souvent trop divergents pour que les agents qui s'en trouvent chargés au dehors ne comprennent pas la nécessité d'y donner les soins les plus attentifs et les plus scrupuleux : en vue de sauvegarder complètement leur responsabilité, il a en conséquence été décidé que le service des bris et naufrages formerait un service spécial de la comptabilité que les agents ont à entretenir avec le département des affaires étrangères. Toutes les recettes et toutes les dépenses qu'ils effectuent pour le compte du service des naufrages doivent, par suite, être portées sur des registres réglementaires et récapitulées trimestriellement dans les conditions que nous allons exposer.

834. Comptabilité des naufrages. — Aux termes de l'instruction du 10 mai 1891, les bris et naufrages forment un service spécial de comptabilité géré conformément aux dispositions de l'ordonnance du 29 octobre 1833 et aux instructions du ministère de la marine.

Les agents percepteurs constatent ces opérations, savoir :

(1) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, page 345.

(2) Ordonnance d'août 1681, livre IV, titre 9, art. 11 et 12. — Déclaration du 10 janvier 1770, art. 11 et 12. — Circulaire de la marine des 1er octobre 1814 et 31 août 1848. (F.)

1° *sur un registre à souche des recettes*, dont le modèle arrêté par le ministère de la marine est fourni aux agents par ce département ministériel sous le timbre de l'*Etablissement des Invalides* et qui est tenu de la même manière que les autres registres à souche de chancellerie relatifs aux recettes budgétaires et de trésorerie : 2° sur un livre de détail des dépenses (1).

Les recettes provenant des naufrages se composent, ainsi que nous l'avons vu : 1° du produit de la vente des débris, agrès et apparaux sauvés, ainsi que des marchandises qu'il y aurait inconvénient à conserver en magasin ; 2° des avances faites de leurs deniers personnels par les chefs de poste ainsi que des fonds réalisés par la négociation de traites tirées sur le Trésor pour couvrir le montant des dépenses extraordinaires urgentes, ou pour suppléer au moment de la liquidation provisoire à l'insuffisance des recettes provenant du naufrage (2).

Les dépenses, qui comprennent le payement des frais de sauvetage, les frais de nourriture et autres nécessaires pour la conservation de l'équipage et son renvoi en France (3), doivent, en principe, être acquittées par les fonds provenant de sauvetage : en cas d'insuffisance, elles sont couvertes au moyen de traites émises d'office sur le Trésor et mentionnant le nom du bâtiment pour lequel les dépenses ont été faites (4).

Nous croyons devoir mentionner ici qu'à moins d'événement majeur les dépenses matérielles du sauvetage ne doivent jamais être supérieures à la valeur des objets sauvés (5). Un excédent de dépenses qui aurait une autre origine que les frais relatifs à l'équipage accuserait une gestion inhabile ou exceptionnellement malheureuse.

---

(1) V. ces modèles au *Formulaire des chancelleries*, tome III, page 115, et tome Ier, page 227.

(2) Instruction du 10 mai 1891, art. 72. (F.)

(3) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 70. (F.)

(4) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 72. (F.). — Instruction du 10 mai 1891, art. 78. (F.)

(5) Circulaire de la marine du 13 décembre 1890. (F.)

Le registre à souche des recettes sert pour l'enregistrement des recettes et pour la délivrance à qui de droit des quittances constatant les versements effectués. L'agent percepteur doit y porter au moment du versement les indications suivantes :

Col. n° 1. — La date du versement (jour, mois et an), les noms et qualités des parties versantes et les motifs du versement.

Col. n° 2. — Le montant du versement en monnaie étrangère.

Col. n° 3. — L'évaluation en monnaie française. Cette évaluation est faite pour toutes les opérations concernant un même naufrage au cours du change en vigueur au moment de l'encaissement de la première recette, aussi bien pour les recettes provenant directement des naufrages que pour celles occasionnées par l'émission d'une traite sur le Trésor. Dans ce dernier cas, la différence en monnaie française entre le montant de la traite tirée et l'estimation de la somme remise par le banquier au change fixé spécialement pour les opérations du naufrage, constitue un bénéfice ou une perte de change qui ne figure pas en recette ou en dépense dans la comptabilité de l'agent percepteur et est seulement indiqué sur le compte de liquidation provisoire dont nous parlerons plus loin. L'évaluation ainsi donnée ne varie pas, quelle que soit la durée du séjour du versement dans la caisse de la Chancellerie, jusqu'au jour de la sortie.

Les sommes portées dans la colonne n° 2 sont réparties dans les colonnes 4 et 5, suivant qu'elles concernent le produit de la négociation de traites sur le Trésor ou le montant de la vente d'objets sauvés du naufrage. Les quittances délivrées aux parties versantes doivent reproduire les mêmes renseignements que la souche. Elles indiquent en toutes lettres la somme versée en monnaie du pays, mais il n'est pas fait mention de l'évaluation en monnaie française.

Le *livre des dépenses* concernant le compte spécial des naufrages sert à inscrire :

Col. n° 1. — Le numéro d'ordre des opérations d'après une

série spéciale qui se poursuit sans interruption pendant tout le cours de l'année.

Col. n° 2. — La date de la dépense.

Col. n° 3. — Les noms et qualités des parties prenantes ainsi que la nature de la dépense.

Col. n° 4. — Le montant de la dépense en monnaie du pays.

Col. n° 5. — L'évaluation de cette dépense en monnaie française, laquelle, faite au taux du change de la première recette, ne varie pas pendant toute la durée du séjour dans la caisse de la Chancellerie des sommes encaissées pour le compte du naufrage.

Le reliquat des recettes sans emploi transmis en une traite à l'ordre du trésorier général des Invalides de la marine, reçoit sur le livre des dépenses une évaluation calculée d'après les indications qui précèdent. La différence entre cette évaluation et le montant de la conversion de la monnaie étrangère en monnaie française au cours du jour, constitue un bénéfice ou une perte de change qui ne figure pas en recette ou en dépense dans la comptabilité de l'agent percepteur et est seulement indiqué sur le compte de liquidation provisoire. Les colonnes n°s 6 et 7 servent à la répartition des sommes portées dans la colonne n° 4, suivant qu'elles se rapportent à des secours et frais de toute nature ou à des envois de fonds à l'ordre du trésorier général des Invalides de la marine.

Pendant toute la durée d'une gestion trimestrielle ou partielle, les sommes portées dans les différentes colonnes des registres de recettes et de dépenses sont additionnées par page avec report à la page suivante de manière à former un total distinct pour les recettes ou les dépenses du trimestre ou de la gestion partielle.

Les fonds provenant des naufrages doivent, comme nous l'avons vu plus haut, être employés à l'acquittement des dépenses y relatives. Les chefs de poste avancent de leurs deniers personnels les sommes nécessaires et s'en couvrent sur les produits des naufrages. Lorsque les avances qu'ils ont à faire dépassent les ressources dont ils peuvent dispo-

ser, les chefs de poste tirent *d'office* une traite sur le Trésor pour l'excédent des dépenses sur les recettes. Nous rappelons ici, à cette occasion, que l'agent qui tire sur le Trésor pour le compte du ministère de la marine, n'a droit à aucune bonification sur le montant de la dépense. Il n'a pas en effet à en faire l'avance ; le banquier auquel il s'adresse, lui verse, moyennant la remise d'une traite en francs, la somme exacte dont il a besoin en monnaie étrangère. Les frais de négociation se trouvent ainsi compris dans le montant de la traite. Il est superflu d'ajouter que la lettre d'avis d'émission de la traite doit indispensablement être envoyée au Ministère de la marine, direction de la comptabilité générale (bureau des dépenses d'outre-mer), aussitôt après l'émission et que la transmission des pièces justificatives de la dépense ne doit subir aucun retard afin que le Ministère de la marine n'éprouve aucune hésitation à donner son acceptation sur la traite qui lui est présentée et que la signature de l'agent ne reste pas en souffrance.

Lorsque la liquidation d'un naufrage se solde par un excédent de recettes, le montant net en est transmis directement au Ministère de la marine sous le timbre de l'établissement des Invalides, au moyen d'une traite sur Paris à l'ordre du *Trésorier général des Invalides de la marine* (1).

Un cadre spécial du compte trimestriel adressé au commencement de chaque trimestre par les agents au Ministère des affaires étrangères résume ces opérations concernant le service spécial des naufrages.

Les recettes se composent du produit de la vente des marchandises et objets sauvés, du montant du fret dû par les marchandises sauvées, des avances faites par les chefs de poste, ainsi que du produit de la négociation de traites tirées sur le caissier du Trésor. Les dépenses comprennent tous les frais du sauvetage ou autres, occasionnés par le naufrage, et, en cas d'excédent de recettes, le montant de la traite

---

1. Instruction du 10 mai 1891, art. 71 à 81. (F.

émise à l'ordre du trésorier général des Invalides. Les pièces justificatives de ces opérations étant produites directement au ministère de la marine, avec un compte de liquidation provisoire, les recettes et les dépenses ne figurent dans le cadre dont il s'agit qu'en une seule ligne et sans aucun détail. Ce cadre indique en outre les excédents de recettes qui peuvent accidentellement exister en fin de trimestre. Cet excédent de recette est reporté en tête du nouveau compte trimestriel dont il forme le premier article. Le report est fait, tant en monnaie étrangère qu'en francs, pour la même somme que celle qui a été constatée à la fin du trimestre précédent.

835. Sauvetage laissé aux parties intéressées. — Si, lors de l'échouement avec bris ou après, les propriétaires ou assureurs du navire et de la cargaison ou leurs correspondants munis de pouvoirs suffisants, c'est-à-dire représentant tous les intéressés sans exception, se présentent pour opérer le sauvetage par eux-mêmes, en acquittant les frais déjà faits et donnant caution pour ceux qui resteraient à faire, le consul peut leur laisser le soin de gérer le sauvetage. Il en est de même lorsque le capitaine, le subrécargue ou quelque passager justifie de pouvoirs spéciaux pour procéder au sauvetage en cas de sinistre (1). Dans les dépenses restant à acquitter, on doit comprendre les salaires de l'équipage, ainsi que les frais de son entretien et de son rapatriement (2). Si le consul refuse d'obtempérer à ces demandes, sa décision doit être motivée, et, si les parties le requièrent, il leur est donné acte de leurs dires et réquisitions.

Cette disposition de l'ordonnance du 29 octobre 1833, quoique libellée de façon à ne point laisser le moindre doute sur le caractère absolu des droits qu'elle confère aux consuls, a cependant plus d'une fois soulevé au dehors de regrettables discussions, tantôt de la part des capitaines, tantôt de la part des armateurs ou chargeurs. Ce qui a pu y donner naissance,

---

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 65. F.

(2) Circulaire de la marine du 8 octobre 1839.

c'est la différence que les règlements ont établie entre les devoirs des commissaires de la marine en France et ceux des agents consulaires. En effet, tandis que pour les premiers l'obligation de se dessaisir de la direction du sauvetage est impérative lorsque tous les intérêts engagés sont représentés sur les lieux du sinistre, les exigences particulières du service extérieur et d'une action publique exercée sur un territoire étranger ont voulu que les consuls fussent investis de pouvoirs discrétionnaires dont ils régleraient l'usage suivant l'appréciation des circonstances : d'où la conséquence que ce qui est obligatoire pour les premiers est demeuré purement facultatif pour les derniers.

Quant aux compagnies d'assurance dont les représentants ou agents dans les ports étrangers ont prétendu parfois s'ingérer dans la gestion d'un sauvetage, et diriger en quelque sorte le consul par les soins duquel il était opéré, elles n'ont évidemment aucun titre légal pour formuler de pareilles exigences, car leur droit de propriété sur la chose sauvetée ne saurait résulter que d'un acte d'abandon régulièrement signifié et accepté. Le brevet d'institution donné par les compagnies à leurs agents au dehors ne leur crée pas un mandat absolu et ne dispense pas celui qui en est porteur de produire, pour chaque bâtiment ou cargaison naufragés, les titres sur lesquels reposent les droits de ses mandants. Les instructions générales imprimées d'ordinaire à la suite de ce brevet ou de cette commission rappellent, en termes exprès, que les compagnies n'entendent pas être conduites contre leur gré et intempestivement à faire acte de propriétaires, et n'autorisent leur agent à se présenter devant l'autorité consulaire qu'à titre de *conseil*, sauf à faire toutes réserves et protêts dans le cas où leurs avis ne seraient pas suivis. En droit comme en fait, l'agent des assureurs n'a donc point en matière de sauvetage un droit égal, bien moins encore supérieur à celui des consuls ; son rôle est en quelque sorte *officiel* en tant qu'il s'agit de rechercher et d'approfondir les véritables

causes d'un naufrage ; nous en avons tracé les limites en parlant des procédures d'avaries. Mais, en dehors de cette question concrète, le rôle de l'agent des assureurs n'est plus qu'*officieux*, et il reste toujours subordonné à la confiance personnelle que ce délégué peut inspirer. Le capitaine étant démonté par le fait du naufrage et n'exerçant plus aucune autorité, il ne serait pas équitable que sa partie adverse, les assureurs, fussent admis à s'ingérer *officiellement* dans la direction du sauvetage.

Les développements dans lesquels nous venons d'entrer conduisent naturellement à se demander si un consul, après s'être dessaisi de l'administration d'un sauvetage, conserve néanmoins le pouvoir d'en reprendre la direction et d'en concentrer de nouveau tout le détail entre ses mains. Ce pouvoir ne nous paraît pas contestable ; car, dans des affaires si complexes et si délicates, il peut inopinément surgir telle ou telle circonstance, sans parler même de fraudes ou de connivences coupables, qui menacent les intérêts du Trésor ou détruisent l'accord établi à l'origine entre tous les ayants-droit : le consul manquerait évidemment à ses devoirs si, en face de semblables éventualités, qui se présentent rarement il est vrai, et veulent toujours être appréciées avec une grande modération, il n'interposait pas son action d'arbitre souverain et impartial.

Les règlements, en exigeant qu'avant d'abandonner aux intéressés le soin d'administrer le sauvetage de ce qui leur appartient, les dépenses faites ou à faire soient dûment cautionnées, ont eu en vue de sauvegarder les droits du Trésor, le ministère de la marine étant d'ordinaire appelé à faire l'avance des frais d'entretien et de rapatriement des équipages naufragés. Toutes les fois donc que les consuls ont jugé convenable de se dessaisir de l'administration du naufrage, qui en principe leur est conférée à titre exclusif, ils doivent continuer d'exercer une surveillance active sur toutes les opérations de détail qui s'y rattachent, et se préoccuper

avant tout de conserver intacts les gages de la créance de l'État (1).

Nous avons déjà dit que les comptes rendus circonstanciés des sauvetages se transmettaient dans tous les cas au ministère de la marine, sous le timbre de l'*administration des Invalides* (bureau des prises, bris et naufrages). La copie certifiée des obligations cautionnées souscrites par les ayants droit pour les dépenses de nourriture et de renvoi en France des marins provenant d'un navire naufragé, est adressée au même département ministériel, mais sous le timbre de la *direction de la comptabilité générale* (bureau des dépenses d'outre-mer) (2).

836. Payement des dépenses matérielles de sauvetage. — Il est assez difficile, au moment même d'un naufrage, d'apprécier si les produits qu'on a l'espoir de recueillir suffiront pour solder les dépenses qu'entraîne forcément leur sauvetage. Les consuls qui se sont réservé le soin de diriger ces sortes d'opérations, doivent donc s'imposer, dans tous les détails de leur gestion, l'économie la plus sévère, et se préoccuper incessamment de la crainte de laisser en fin de compte à la charge du Trésor des excédents de dépenses pour le rapatriement des équipages (3).

Ainsi que nous l'avons déjà dit, les dépenses matérielles de sauvetage doivent, autant que possible, être réglées à l'avance et de gré à gré avec ceux qui y sont employés (4); ajoutons ici, quant aux matelots naufragés, que, de quelque manière qu'ils aient été engagés au port d'armement, ils sont payés à la journée pour tout le temps qu'ils donnent à sauver les débris ou la cargaison du bâtiment sur lequel ils servaient (5). Le naufrage ayant en effet mis fin à l'engagement qui existait entre eux et les armateurs en qualité de matelots,

(1) Circulaires de la marine des 21 septembre 1848 et 31 août 1848 (F).
(2) Circulaires de la marine des 29 janvier 1849 et 8 octobre 1850.
(3) Circulaire de la marine du 31 août 1848 (F).
(4) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 70 (F).
(5) Code de commerce, art. 261.

leurs services doivent être assimilés à ceux de travailleurs ordinaires et rétribués au même titre.

A défaut d'accord préalable, et en cas de contestations sur le prix du travail fourni par des journaliers, les consuls doivent ou se conformer aux tarifs légaux qui existeraient en semblable matière dans le pays de leur résidence, ou requérir de l'autorité territoriale compétente la taxation des frais.

837. Secours aux équipages. — On a vu plus haut que les agents étaient tenus de pourvoir à l'entretien, à la nourriture et au rapatriement des équipages naufragés (1), ainsi qu'au traitement des hommes malades ou blessés (2). Nous devons toutefois faire remarquer ici que cette obligation de nourrir les matelots cesserait d'exister si ceux-ci recevaient un salaire régulier à titre de journaliers employés au sauvetage.

Quant aux fournitures d'effets d'habillement, elles doivent être renfermées dans la limite des besoins indispensables ; car, s'il y a pour les consuls obligation d'accorder aux gens de mer dénués de ressources l'assistance qu'exige leur position, ce serait outre-passer ce devoir au détriment du double intérêt de l'État et des armateurs, que d'étendre ces secours au-delà du strict nécessaire (Décret du 22 septembre 1891, art. 5). Du reste, dans la distribution de ces fournitures, la différence hiérarchique entre les capitaines et les hommes de leur équipage demande à être exactement observée, et les consuls doivent, autant qu'il dépend d'eux, s'attacher à concilier ce qu'indiquent les convenances avec ce que réclame l'intérêt bien compris de la discipline (3). Ce sont des considérations du même ordre qui veulent que les effets à distribuer, au lieu d'être acquis par les capitaines, soient achetés

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 35. (F.) — Décret du 22 septembre 1891 (F.), et circulaires (F.) de la marine du 16 juin 1884 et du 25 août 1885.

(2) Code de commerce, art. 262.

(3) Circulaire de la marine du 2 décembre 1834.

par les soins directs des agents, et remis par eux en nature aux hommes auxquels ils sont destinés (1).

En résumé, les consuls doivent comprendre que la sévère économie qui leur est imposée par les règlements pour tout ce qui se rattache aux frais et déboursés à l'occasion des sauvetages, intéresse tout à la fois les équipages, parce que, le plus ordinairement dénués de toutes ressources après le naufrage, ils n'ont d'autre garantie pour le payement des salaires échus que le produit net des débris du navire et le fret dû par les marchandises sauvées ; les armateurs, parce que toute dépense inutile ne peut qu'ajouter encore aux pertes que le sinistre entraînera pour eux ; enfin l'État, parce que si les produits sont insuffisants pour solder les dépenses, le découvert et les frais de rapatriement de l'équipage disgracié resteront en définitive à sa charge (2).

En vue de faciliter les liquidations définitives de sauvetage dans les ports français, le ministre de la marine a d'ailleurs récemment décidé que, lorsque les consuls auraient à pourvoir à la nourriture, à l'habillement et au rapatriement des marins naufragés, ils devraient porter sur les états, factures ou autres pièces justificatives tous les renseignements nécessaires pour que l'administration de la marine dans les ports puisse toujours établir exactement le chiffre de la dépense occasionnée par chaque marin naufragé (3).

838. Revendication et remise partielle des objets sauvés. — Lorsque, après l'achèvement d'un sauvetage, les propriétaires, les assureurs ou leurs fondés de pouvoirs revendiquent en due forme les objets qui leur appartiennent, la délivrance en nature, moyennant l'acquittement proportionnel des frais, ne peut leur être refusée (4).

Cette prescription réglementaire n'est toutefois absolue

(1) Circulaire de la marine du 28 janvier 1889. (F.)

(2) Circulaire de la marine du 31 août 1848. (F.)

(3) Circulaire de la marine du 18 juin 1884. (F.)

(4) Ordonnances d'août 1681, livre IV, titre 9, art. 25, et du 29 octobre 1833, art. 71. (F.) — Circulaire de la marine du 31 août 1848. (F.)

qu'en tant qu'il s'agit du navire et de ses débris : car, pour les marchandises sauvées, il y a lieu, avant d'en effectuer la remise, non-seulement à rembourser les dépenses matérielles du sauvetage, mais en outre à faire liquider et payer le montant du fret (1). Cette fixation du fret, par espèces de marchandises et par marques ou colis, devient l'objet d'un état spécial dressé et signé par le consul, et dont les résultats devront plus tard se trouver reproduits sur le compte général de la liquidation du sauvetage.

Comme c'est aux tribunaux de commerce qu'il appartient en France de prononcer sur la question du fret, les consuls doivent, le cas échéant, ne point oublier qu'en pays de chrétienté, c'est comme liquidateurs amiables qu'ils sont appelés à statuer à cet égard.

Ce n'est donc qu'en l'absence des intéressés qu'ils auraient à agir d'office : dans tout autre cas, ils doivent se faire présenter par le capitaine naufragé ou tout autre ayant droit une demande en règlement de fret, sur laquelle, après avoir fait constater par deux courtiers maritimes ou, à défaut, par deux négociants le degré d'avancement du voyage et la distance qui restait à parcourir, ils rendent une ordonnance consulaire motivée et fixent la quotité du fret qui peut être due. Cette ordonnance est taxée d'après le tarif des chancelleries, le rôle de suppléant des administrateurs de la marine ne commençant qu'avec l'exécution de la sentence rendue (2). Il va sans dire toutefois que si le payement de ce fret devait être mis à la charge de négociants du pays, le règlement ou le décompte proportionnel devrait en être abandonné aux autorités ou aux officiers ministériels compétents du pays.

La remise en nature des objets sauvés ne peut être revendiquée que par les propriétaires seuls, soit directement, soit par un fondé de pouvoirs qui, outre sa procuration, est tenu de produire le titre justificatif des droits de son mandant.

(1) Code de commerce, art. 303. — Circulaires de la marine des 8 octobre 1835 et 31 août 1848. (F.)

(2) Circulaire de la marine du 10 février 1852. (F.)

Pour des marchandises, ce serait, par exemple, les connaissements, factures ou autres pièces semblables, le manifeste ne pouvant à lui seul établir la propriété. S'il s'agissait de la coque d'un navire ou de ses débris, il ne suffirait pas d'exhiber un contrat d'affrétement, car on peut affréter un bâtiment sans en être propriétaire unique ; il faudrait encore, pour en obtenir la délivrance, produire l'acte de propriété ou de francisation et un certificat constatant l'état hypothécaire du navire (1).

Enfin, qu'il s'agisse du navire ou des marchandises, il y a lieu d'exiger des réclamateurs l'engagement écrit de garantir l'administration contre toutes réclamations ultérieures. Le capitaine démonté de droit par le naufrage, ne devant plus être considéré *de plano* comme le délégué des propriétaires, n'est admis à réclamer les débris sauvés qu'autant qu'il justifie d'une procuration en bonne et due forme soit de chaque intéressé, ou tout au moins de la majorité d'entre eux, soit de l'armateur, qui, en droit, représente tous les propriétaires (2).

Quant aux marchandises composant la cargaison et qu'il voudrait transborder sur un autre navire pour achever son voyage, le capitaine conserve le droit absolu de les revendiquer ; toutefois la remise n'en peut avoir lieu que sur inventaire et expertise, après l'achèvement du sauvetage et le payement des frais, et l'ordonnance consulaire qui l'autorise doit toujours être motivée (3).

Lorsque, à défaut du capitaine, la revendication est exercée au nom des propriétaires du navire ou de la cargaison par un mandataire spécial, il n'est pas nécessaire que celui-ci soit porteur d'une procuration notariée. Les pouvoirs donnés sous seing privé ou simplement énoncés dans une correspondance

(1) Ordonnance d'août 1681, livre IV, titre 9, art. 25. — Loi du 10 décembre 1874, art. 17.

(2) Circulaire de la marine du 17 nivôse an XIII (7 janvier 1805). — Code de commerce, art. 220.

(3) Code de commerce, art. 238, 296 et 391. — *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, page 536.

commerciale doivent être regardés comme suffisants. Le correspondant du chargeur peut même se faire reconnaître comme mandataire, par la seule production de lettres qui le désigneraient en cette qualité sans d'ailleurs porter commission expresse et spéciale pour suivre les intérêts relatifs à tel ou tel événement déterminé (1). L'endos du connaissement par le chargeur serait aussi un titre valable pour substituer le réclamant qui le présente au chargeur ou à l'assureur.

Quand la délivrance des marchandises sauvées est requise par les assureurs, le consul, pour être en règle à l'égard des propriétaires ou chargeurs indiqués par les connaissements ou autres pièces de bord, doit exiger de l'assureur, dans les formes déterminées par le Code de commerce, la justification de l'abandon qui lui a été fait (2).

Les agents des compagnies d'assurance régulièrement institués dans les ports étrangers et munis de pouvoirs généraux de leurs mandants, n'ont pas besoin d'un mandat spécial pour chaque nouveau cas de sauvetage, mais ils doivent *toujours*, et comme tous autres mandataires, justifier des droits de propriété de leurs mandants sur les objets revendiqués par eux.

Pour ce qui est des prêteurs à la grosse, leurs droits, jusqu'à concurrence des sommes par eux fournies, primant ceux des propriétaires, ils ont privilège sur ceux-ci pour se porter réclamateurs des objets sauvés ou du produit de leur vente. Il est à peine besoin de faire remarquer que le droit de revendication ne peut s'exercer, dans ce cas, que sur les seuls objets affectés à l'emprunt, déduction faite de la part des frais de sauvetage qui leur incombe (3). Si cependant il y avait eu simultanément contrat de grosse pour une partie de la valeur et assurance pour le surplus sur le même navire ou sur le même chargement, le produit des effets sauvetés

(1) Code civil, art. 1985. — Circulaire de la marine du 17 juin 1820.

(2) Code de commerce, art. 385. — Circulaire de la marine du 17 juin 1820.

(3) Code de commerce, art. 327.

serait alors partagé entre le prêteur pour son capital seulement et l'assureur pour les risques couverts, au marc le franc de leur intérêt respectif (1).

Les pièces à produire par le prêteur à la grosse pour obtenir la main levée sont naturellement, pour le navire, le contrat de prêt, et, pour les marchandises, le même contrat et de plus les connaissements ou autres pièces propres à prouver que les marchandises sauvées sont bien celles qui ont été spécifiées dans le contrat de grosse. (V. ci-après n° 843.)

Pour toute espèce de revendication en nature, et quels que soient les réclamateurs, les pièces justificatives ne doivent pas être seulement exhibées au consul, elles doivent, au contraire, rester deposées en chancellerie, en original, ou tout au moins sous forme de copies certifiées (2).

Tous les actes destinés à constater la remise des produits de sauvetage doivent être rédigés sans frais (3).

Lorsque les marchandises de divers chargeurs sont confondues sans pouvoir être distinguées, elles sont partagées proportionnellement et d'après les actes constatant leur chargement.

839. Répartition proportionnelle des frais en cas de revendication. — Après avoir sommairement indiqué les formalités à l'accomplissement desquelles est subordonné l'exercice du droit de revendication, il nous reste à parler du mode de répartition des frais généraux et communs du sauvetage.

La répartition des frais entre le navire et la cargaison s'établit en raison de la valeur des parties sauvées, tant de l'un que de l'autre, à moins que les circonstances du sauvetage n'aient pas permis de tenir compte de l'affectation spéciale de chaque article de dépense.

Pour l'imputation des frais incombant aux marchandises, la seule base rationnelle et équitable à suivre est celle de

(1) Code de commerce, art. 331.

(2) Circulaire de la marine du 17 juin 1820.

(3) Déclaration du 10 janvier 1770, art. 21. — Circulaire de la marine du 31 août 1848. (F.)

leur valeur, et non celle de leur volume, qui ouvrirait évidemment la porte à des appréciations arbitraires et des difficultés pratiques souvent insurmontables (1).

Il est bien entendu, toutefois, que les épaves qui auraient été sauvées isolément et après coup devraient donner lieu à un compte spécial de dépenses.

Nous croyons utile de signaler ici que la Cour de cassation, par un arrêt du 22 février 1864, a décidé qu'un colis précieux sauvé par le capitaine et qui, dès lors, n'avait donné lieu à aucun frais de sauvetage, devait néanmoins contribuer proportionnellement à sa valeur aux dépenses de sauvetage de toutes les marchandises sauvées.

Mais si, en principe, c'est la valeur des marchandises sauvées qui est prise pour base de répartition, comment s'en établit l'estimation ? Quand il y a vente, c'est évidemment le produit net réalisé par les enchères ; dans le cas contraire, l'évaluation en est confiée à des experts assermentés que commet le consul par une ordonnance *ad hoc* rendue soit d'office, soit à la requête des intéressés. Il est procédé à cette expertise lors du règlement des frais de sauvetage, et en ayant égard aux effets de la bonification dont les marchandises auront été jugées susceptibles.

Quoique ce ne soit généralement qu'en France, au port d'immatriculation et par les soins de l'administration maritime, que se fasse le règlement définitif des opérations d'un naufrage, il y a néanmoins lieu pour les consuls à une liquidation provisoire toutes les fois qu'ils sont mis en demeure de remettre directement aux ayants droit tout ou partie des objets sauvés.

Pour la répartition proportionnelle des frais, il faut distinguer si le règlement fait en chancellerie est accepté par les intéressés présents ou s'il soulève contestation. Dans ce dernier cas, le débat, qui n'aurait pu être réglé à l'amiable, serait abandonné à l'appréciation du tribunal de commerce

(1) Circulaire de la marine du 3? juin 1820.

du port d'immatriculation du navire, et les objets réclamés seraient retenus jusqu'après la décision judiciaire à intervenir, à moins que les parties ne préférassent se les faire livrer en payant, sous toutes réserves, la quote-part des frais mis à leur charge. Si, au contraire, la répartition est admise, le consul doit toujours faire souscrire aux intéressés présents, lors de la remise des objets sauvés, l'obligation cautionnée de verser ultérieurement en France, entre les mains du trésorier des Invalides du port d'immatriculation du navire, sans frais et à première demande, toute somme excédant la quote-part de frais déjà payée par eux, et que la liquidation définitive du sauvetage viendrait, en fin de compte, à mettre à leur charge (1).

840. Recouvrement des effets de commerce. — Lorsque, parmi les effets sauvés d'un naufrage, il se trouve des effets de portefeuille, les consuls doivent les faire présenter à l'encaissement sans attendre l'avis des intéressés, parce que tout délai pourrait en compromettre le recouvrement ; mais ils ne sauraient intervenir dans ce qui se rapporte à la réalisation de ces valeurs que pour en donner quittance et en verser le montant dans la caisse des gens de mer, sauf, en cas de contestation, à conserver le titre en chancellerie à la disposition des ayants droit (2).

841. Vente des débris du navire et de la cargaison. — Pour acquitter les frais et dépenses des sauvetages, les consuls sont autorisés, selon que l'urgence ou les circonstances peuvent l'exiger, à faire procéder à la vente publique de tout ou partie des débris, agrès et apparaux sauvés. Ils peuvent également faire vendre les marchandises avariées, mais seulement après avoir fait constater par experts assermentés l'état d'avarie dans lequel elles se trouvent et l'impossibilité d'en opérer la bonification ou de les conserver en magasin sans

(1) Circulaire de la marine du 30 juin 1820. — *Formulaire des chancelleries*, tome 1er, page 393.

(2) Circulaire de la marine du 7 août 1829.

que leur valeur soit à peu près absorbée par une détérioration reconnue inévitable ou par les frais de loyer (1). En tout autre cas, les marchandises doivent être conservées en nature, et les consuls ont à s'abstenir de les aliéner jusqu'à ce que les parties intéressées aient pu faire connaître leurs intentions. Ce principe, destiné à sauvegarder les intérêts du commerce, n'est pourtant pas absolu : car si le produit des débris du navire était insuffisant pour acquitter les dépenses du sauvetage, les consuls seraient pleinement en droit de faire vendre des marchandises avariées ou non, jusqu'à concurrence de leur quote-part dans les frais généraux du sauvetage.

Ni l'ordonnance du 29 octobre 1833, ni les circulaires postérieures du ministère de la marine qui en ont expliqué et précisé les dispositions, ne disent l'usage qui doit être fait de ceux des objets provenant de sauvetage qui n'ont pas été réclamés par leurs propriétaires dans le délai d'un an. D'après les règles qui sont observées à cet égard en France, nous n'hésitons pas à penser que les consuls, comme les commissaires de l'inscription maritime, ont le droit de faire vendre après le délai d'un an et un jour tous les objets provenant de sauvetages qui n'ont pas été réclamés (2).

La vente des objets provenant de naufrage ou échouement rentre dans les attributions personnelles et directes des consuls assistés de leurs chanceliers, toutes les fois que la législation ou les usages du pays n'y mettent pas obstacle. Ces agents peuvent aussi prêter leur ministère, ou celui des chanceliers qui instrumentent par leurs ordres, aux propriétaires ou intéressés qui, après avoir revendiqué soit la direction intégrale du sauvetage, soit la remise des objets qui leur appartiennent, solliciteraient l'intervention du consulat pour

---

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 72. (F.) — Circulaires de la marine des 5 mai 1837 et 31 août 1848. (F.)

(2) Règlement du 23 août 1739, titre II, art. 7. — Déclaration du 10 janvier 1770, art. 25. — Circulaire de la marine du 1er octobre 1841. — Règlement du 17 juillet 1

éviter les frais ordinaires des ventes par l'entremise des commissaires-priseurs, courtiers ou autres agents territoriaux.

Toute vente faite en chancellerie doit avoir lieu avec concurrence et publicité, et être, par conséquent, annoncée à l'avance par des affiches qui en spécifient les conditions (1). Les règlements défendent d'ailleurs de procéder à aucune vente en bloc, sauf pour le bâtiment, ses agrès, apparaux et ustensiles. Les lots doivent être établis de manière à faciliter la concurrence et les enchères. Lorsque, par suite de collusion entre les acheteurs, les marchandises n'atteignent pas leur valeur d'estimation, le consul peut, dans l'intérêt des ayants droit, ajourner l'adjudication.

Il est interdit aux consuls et chanceliers de se rendre directement ou indirectement acquéreurs ou adjudicataires de quelque partie que ce soit des objets provenant de sauvetage ou autres vendus d'après leurs ordres ou par leur entremise (2).

Avant de procéder à la vente d'un navire échoué avec bris, et afin de faciliter la justification ultérieure du délaissement vis-à-vis des assureurs, le consul doit toujours, sur la requête du capitaine, nommer des experts pour constater l'état absolu d'innavigabilité du navire, et l'impossibilité de le relever et de le réparer. Il devrait en être de même si un bâtiment naufragé, après avoir été abandonné par son équipage, venait à la côte et était reconnu comme français.

Lorsqu'il s'agit de la vente des marchandises, les consuls doivent naturellement en donner avis à l'administration des douanes du pays, afin qu'elle puisse se faire représenter et assister à la vente pour assurer le payement des droits dont les objets sauvés seraient passibles. Il leur est également prescrit d'interposer leurs bons offices pour que, dans la liquidation de ces droits, on ait, autant que possible, égard à l'état d'avarie de la marchandise vendue, et pour que celle-

(1) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, page 537.
(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 73. (F.)

ci jouisse du bénéfice de réfection qui, à l'exemple de ce qui se pratique en France, serait consacré par la législation territoriale.

Toute vente, à la suite de naufrage, doit d'ailleurs donner lieu à la rédaction d'un procès-verbal circonstancié (1), énonçant le lieu, le jour et l'heure où la vente est faite ; la date de l'ordonnance consulaire qui l'a autorisée ; celle des affiches qui l'ont précédée ; les conditions des enchères ; enfin, la présence du consul, de son chancelier et d'un agent des douanes qui doivent tous trois y apposer leur signature après la clôture de chaque vacation, dont la durée réglementaire est de trois heures (2).

Les objets vendus sont inscrits au procès-verbal à la suite les uns des autres, avec indication des noms et qualités des adjudicataires ; le prix doit y être écrit en toutes lettres et tiré hors ligne en chiffres (3).

La délivrance des objets vendus doit se faire au lieu où était, au temps de la vente, la chose qui en a fait l'objet, s'il n'en a été autrement convenu (4). L'adjudicataire est mis en possession sur l'exhibition du reçu des droits de douane et après versement en chancellerie du montant de l'adjudication. Faute par l'adjudicataire de prendre livraison dans le délai déterminé par les conditions de la vente, la marchandise est vendue sur folle enchère à ses risques et périls, trois jours après la sommation de recevoir qui lui est faite d'office par le chancelier ou l'agent territorial qui a fait les criées (5). Si la revente dépasse le prix de l'adjudication primitive, le premier acquéreur n'a pas le droit de réclamer l'excédent ; dans le cas contraire, il doit payer la différence.

Le produit brut de la vente de débris de navires et de marchandises provenant de sauvetage est versé de suite par

---

(1) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, page 538.

(2) Tarif du 30 novembre 1875, 1re observation générale (F).

(3) Loi du 22 pluviôse an VII (10 février 1799), art. 5 et 7.

(4) Code civil, art. 1609.

(5) Décret du 1er avril 18

les consuls dans la caisse des gens de mer, au chapitre *Bris et naufrages*, sauf à imputer ensuite sur ces produits les dépenses qui s'y rapportent (1).

842. Indemnités aux consuls et aux chanceliers. — Lorsque les consuls ou les chanceliers sont obligés de se déplacer pour des opérations relatives à un naufrage, il leur est alloué des frais de voyage et de séjour, conformément aux articles 189 et 190 du tarif des chancelleries (2). Mais, pour que ces indemnités leur soient acquises, il faut que la distance parcourue de la résidence consulaire à l'endroit du sinistre ne soit pas moindre de cinq kilomètres (3). S'il y a plus de cinq kilomètres, la distance est intégralement comptée à partir de la résidence consulaire pour les frais de route, et ceux de séjour sont alors payés en sus, d'après le tarif, à raison d'une vacation par jour (4).

Le dépôt dans la caisse des gens de mer de sommes provenant de ventes de bris et naufrages donne ouverture à un droit spécial de 15 centimes par 100 francs. Il est en outre alloué aux agents consulaires non rétribués une indemnité de 2 °/ₒ sur les sommes *nettes* encaissées par eux à titre de produits de bris et naufrages. Toutefois cette allocation n'est acquise aux agents consulaires que lorsque les consuls dont ils relèvent et qui sont responsables de leur gestion se sont assurés que toutes les dispositions prescrites par les règlements ont été ponctuellement exécutées (5).

Toute autre perception de chancellerie pour l'administration des sauvetages et les actes qui en sont la conséquence, est interdite : ainsi, la rédaction et l'expédition des procès-verbaux de sauvetage ou de vente au consulat, les comptes

(1) Circulaire de la marine du 27 novembre 1823.

(2) Ordonnance du 29 octobre 1833 (F).

(3) Décret du 20 floréal an XIII (10 mai 1805), art. 4.

(4) Circulaire de la marine du 8 octobre 1839.

(5) Règlement du 1er juillet 1816, art. 82. — Tarif du 30 novembre 1875, art. 150 (F). — Instruction (F) de la marine des 31 août 1848 et 30 octobre 1875.

de liquidation, la taxe et la répartition des frais, etc., doivent, comme cela a lieu en France dans les mêmes circonstances, s'opérer sans frais ni rétribution d'aucune sorte. La même règle est applicable aux navires détruits par l'incendie (1).

843. Revendication des fonds provenant d'un sauvetage. — Bien que l'ordonnance du 29 octobre 1833 prescrive aux consuls, ainsi que nous le dirons tout à l'heure, d'envoyer au ministère de la marine les fonds provenant du sauvetage des navires français naufragés, il n'est pas douteux que les intéressés, s'ils sont présents sur le lieu du naufrage, ou s'ils y sont représentés, sont fondés à revendiquer la remise directe et immédiate des sommes qui leur reviennent : c'est une conséquence naturelle de leur droit de propriété.

Les consuls ne doivent donc pas faire difficulté de remettre aux intéressés ou à leurs fondés de pouvoirs les fonds provenant d'un sauvetage dont ils peuvent être détenteurs, sauf à prendre les précautions suivantes :

Si les parties se présentent en personne, il faut réclamer d'elles la justification de leurs droits ; si elles agissent par mandataires, il convient de vérifier la régularité du mandat. Nous ferons observer ici que le mandat général que les capitaines tiennent de leurs armateurs ne suffit pas pour leur donner le droit de toucher les produits du sauvetage de leur navire : il est au contraire de toute nécessité que, pour cet objet, ils soient munis d'un pouvoir spécial.

Indépendamment de cette justification, les autres titres à exiger sont les suivants :

Pour le produit de la coque ou des débris. — Acte de propriété ou de francisation, et, à défaut de ce dernier, certificat du bureau de douane où la francisation a eu lieu, faisant connaître les intéressés dans le navire, un état hypothécaire du navire délivré également par la Douane (art. 16 et 17 de la loi du 10 décembre 1874), — et, en outre, signification du

(1) Ordonnance du 29 [illegible] 33, art. 76 (F). — Circulaires de la marine des 8 octobre 18[illegible] 8 (F) et 1[illegible] janvier 188[illegible] (F).

délaissement, si la réclamation est formée par les assureurs, ou contrat de prêt, si ce sont les prêteurs à la grosse qui se présentent comme réclamants :

Pour le produit de la cargaison. — Manifeste de chargement, connaissement, factures ou, à défaut de ces diverses pièces, un certificat du bureau de douane du port où le chargement a eu lieu ; — en cas de réclamations : 1° *Par les assureurs*, signification du délaissement ou endos des connaissements par les chargeurs à l'ordre des assureurs, 2° *par les prêteurs à la grosse*, contrat de prêt;

Et enfin, pour l'une comme pour l'autre de ces catégories, sans distinction, un engagement de couvrir la marine contre toute réclamation ultérieure.

Dans tous les cas d'ailleurs où les consuls sont appelés à se dessaisir des fonds au profit des intéressés ou de leurs mandataires, la somme à remettre doit être le résultat d'une liquidation préalablement dressée, par le consulat, dans la forme spécifiée au paragraphe suivant, ce document devant comprendre naturellement le montant des dépenses faites pour le sauvetage, puis les salaires dus à l'équipage, la prestation des invalides et la somme jugée nécessaire pour couvrir les frais de rapatriement; cette dernière somme, sauf dans les cas exceptionnels où elle est payée d'avance et sur place, doit être transmise au département de la marine en même temps que les salaires et les retenues pour les invalides (1).

§ 3. — De la liquidation des sauvetages

844. Compte de liquidation provisoire. — Le port d'immatriculation du navire est chargé du règlement définitif des opérations de sauvetage ainsi que de la répartition des frais et du produit entre les intéressés. Mais cette liquidation définitive doit être précédée d'une liquidation provisoire dressée dans les consulats.

(1) Circulaire de la marine du 23 juillet 1866. F

Le compte de liquidation provisoire contient l'énonciation des recettes et des dépenses portées sur le registre à souche et sur le livre des dépenses, savoir :

Colonne n° 1 : Nature des recettes ;

Colonne n° 2 : Montant de ces recettes en monnaie servant de base aux opérations de la chancellerie ;

Colonne n° 3 : Évaluation en monnaie française d'après le change en vigueur au moment de l'encaissement de la première recette ;

Colonne n° 4 : Nature des dépenses ;

Colonne n° 5 : Montant de ces dépenses en monnaie du pays ;

Colonne n° 6 : Évaluation en monnaie française d'après le change en vigueur au moment de l'encaissement de la première recette.

A la fin de ce compte les recettes et les dépenses doivent toujours se balancer, puisque les agents ne se procurent par l'émission de traites sur le Trésor que l'équivalent des sommes qu'ils ont à dépenser et qu'ils envoient au moyen de traites à l'ordre du trésorier général des Invalides, l'excédent des recettes provenant des naufrages. Les bénéfices ou les pertes de change occasionnés soit par l'émission d'une traite sur le Trésor, soit par la transmission de l'excédent des recettes non employées sont mentionnés sous forme de déclaration appuyée par deux certificats de change (1) à la fin du compte de liquidation provisoire (2).

845. État de liquidation des dépenses. — Le compte de liquidation provisoire est complété par un état de liquidation des dépenses dressé conformément aux prescriptions résumées dans l'instruction du Ministère de la marine du 30 octobre 1875 à l'usage des agents consulaires, et au modèle annexé à l'instruction de comptabilité du 10 mai 1891 (spécimen F).

(1) Voir ces modèles au *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, page 166, et tome III, p. 96.

(2) Voir le modèle de ce compte au *Formulaire des chancelleries*, tome III, modèle n° 114 *bis*, ou à l'instruction de comptabilité de 1891, spécimens D et E (F).

Cet état de liquidation sur lequel repose le règlement de tant d'intérêts rivaux ne saurait être dressé avec trop de soin dans les chancelleries consulaires. Les points que les agents doivent surtout s'attacher à y faire ressortir sont : 1° La distinction claire et précise entre les opérations afférentes au navire et celles qui concernent la cargaison ; 2° la classification exacte des frais généraux et particuliers, et leur imputation proportionnelle, partielle ou totale, sur le produit ou la valeur de chaque espèce d'objets sauvés. Il est en effet souvent arrivé que, faute de données suffisamment circonstanciées, le partage des produits envoyés en France n'a pu se faire entre les ayants droit qu'après de longues discussions et de pénibles transactions (1).

L'état de liquidation des dépenses est établi en monnaie française seulement et doit présenter un total égal à celui des dépenses effectuées sur place tel qu'il est constaté au compte de liquidation provisoire (2).

846. Ordre de payement des créances. — Dans toutes les liquidations de sauvetages, l'imputation des dépenses dont est passible le double produit des débris du navire et du fret s'effectue ainsi qu'il suit : 1° Journées employées au sauvetage, quels que soient ceux qui y ont travaillé, et tous les frais y relatifs ; 2° loyers des équipages échus au jour du sinistre, déduction faite des avances payées ; 3° frais de subsistance, d'entretien, nourriture, vêtement et rapatriement de l'équipage naufragé (3).

Les dépenses de la seconde catégorie sont le plus souvent fictives : il ne peut en effet y avoir lieu à leur acquittement que partiellement et dans le seul cas où une partie des matelots seraient étrangers, parce qu'alors, au lieu d'être renvoyés en France, ces marins sont simplement adressés au consul de leur nation, après avoir été payés de leurs salaires

(1) Circulaires de la marine des 8 octobre 1850, 31 août 1848 (F.), 31 octobre 1872 (F.), 30 octobre 1875 (F.) et 25 juillet 1878. (F.)

(2) Instruction du 10 mai 1891 (F.)

(3) Circulaires de la marine des 19 mai et 31 août 1848. (F.)

et indemnisés, s'il y a lieu, de leurs frais de retour, sauf stipulations contraires des arrangements internationaux en vigueur (1).

Quant au payement de l'équipage français, il n'a lieu qu'en France, dans les quartiers d'inscription (2), le montant des salaires acquis devant alors figurer sur le compte de liquidation à la fois en recette et en dépense. Si toutefois il arrivait qu'après le prélèvement des dépenses de sauvetage, l'excédent net des recettes fût insuffisant pour payer intégralement les salaires de l'équipage, la répartition s'en ferait au marc le franc, et les frais de rapatriement seraient seuls mis à la charge du Trésor.

Cette défense de payer les salaires ailleurs qu'au port d'immatriculation, est toute dans l'intérêt des marins, comme dans celui de leurs familles ; ils n'ont besoin de rien à l'étranger, puisqu'ils sont logés, nourris, habillés même à titre de secours, et l'intégralité de leurs salaires doit, par conséquent, lorsqu'il y a lieu, être remise en France avec les autres produits du sauvetage, pour que la distribution en soit effectuée par l'administration de la marine conformément aux règlements. Cette prescription est générale et s'applique aussi bien aux capitaines et officiers qu'aux matelots.

[illegible]

consuls doivent pourvoir aux premières avec les fonds provenant de la vente du navire et de la cargaison, et aux secondes avec le produit des debris du navire et du fret acquis sur les marchandises sauvées.

Nous devons ajouter ici que lorsqu'il s'agit de la liquidation des dépenses du sauvetage d'un bâtiment armé *à la part*, les frais d'entretien et de rapatriement de l'équipage ne peuvent être mis à la charge de l'État qu'après l'absorption complète du fret acquis et du produit des débris du navire (1). Les chefs de postes avancent de leurs deniers personnels les sommes nécessaires et s'en couvrent sur le produit des sauvetages. Lorsque les avances qu'ils ont à faire dépassent les ressources dont ils peuvent disposer, les consuls tirent d'office une traite sur le Trésor pour l'excédent des dépenses sur les recettes, ainsi que nous l'avons vu plus haut. (Voir ci-dessus n° 834.

847. Mode de justification des dépenses. — Toutes les dépenses doivent être justifiées par des pièces régulières dressées en double expédition, dont l'une est transmise au ministère de la marine à l'appui de la liquidation, et l'autre reste déposée aux archives du consulat. Les justifications sont : 1° Pour toutes les fournitures ou dépenses nominatives, un mémoire acquitté de la partie prenante ; 2° pour toutes les dépenses collectives, un état nominatif d'émargement signé de chacune des parties (2).

Dans le cas où l'une des parties est illettrée, le consul doit certifier sur l'état nominatif d'émargement, en regard de son nom, que le payement a été fait en sa présence ; il en est de même pour les payements individuels sur mémoires et dans tous les cas où les parties ne savent pas signer. Cette mesure d'ordre est prescrite par les règlements sur la comptabilité publique, et son application est aussi nécessaire dans les consulats qu'en France (3).

1. Circulaire de la marine de mars 1855.
(2) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 113.
(3) Circulaires de la marine (F.) des 31 août 1848 et 25 juillet 1878.

Les états de journées et ceux de frais de transport, loyers de magasins, etc., doivent, autant que possible, indiquer séparément ce qui est applicable au navire et ce qui incombe à la cargaison ; lorsque la distinction n'a pas été faite, c'est au consul à l'établir sur la somme totale d'après les travaux exécutés.

Tous les calculs doivent être faits en monnaie de France ; les reçus libellés en argent du pays doivent en présenter la conversion en francs. Il est indispensable de rédiger le certificat du cours du change de manière à ce qu'on puisse se rendre compte de la conversion en monnaie française de toutes les monnaies même divisionnaires dont il est fait usage dans la liquidation (1). Tous les documents, tels que rapports, procès-verbaux, inventaires, pièces de dépense, etc., qui seraient rédigés en langue étrangère, doivent être traduits et dûment légalisés.

Les comptes de sauvetage doivent être accompagnés d'une liste des marins rapatriés indiquant la provenance de chaque homme, les navires chargés de les ramener en France, et les ports de destination dans lesquels les frais de passage devront être soldés.

Dans certains cas de sinistres, on a vu des capitaines, après le renvoi en France des équipages, prolonger leur séjour à l'étranger pour y suivre leurs propres affaires ou celles des armateurs, chargeurs ou assureurs. Il est évident que les dépenses d'entretien et de logement qui peuvent en être la suite ne sauraient être légalement portées au compte du département de la marine, à moins que la présence du capitaine ne se justifie par l'utilité des services qu'il serait appelé à rendre pour l'achèvement du sauvetage. Sauf dans ce cas exceptionnel, laissé à l'appréciation du consul, les frais de rapatriement d'un capitaine doivent être liquidés dans les mêmes conditions que pour l'équipage, et la différence, quand il y en a, est mise à sa charge personnelle ou à celle

(1) Circulaire de la marine du 25 juillet 1878. F

de l'armement par l'administration de la marine du port de débarquement sur l'avis qui lui en est donné par le consul (1).

Les frais matériels de sauvetage ainsi que les frais de rapatriement ne sont passibles d'aucune retenue au profit de la caisse des Invalides. Quant aux salaires de l'équipage, la retenue des invalides n'étant exercée que dans les ports, les consuls n'ont pas à s'en occuper, ainsi que nous l'avons déjà dit.

C'est pareillement en France, dans le port d'immatriculation du navire, que s'établit le règlement général et définitif des opérations relatives au naufrage : il a pour base : 1° les résultats consignés dans la liquidation provisoire du consulat ; 2° les décomptes de payements faits dans les ports pour le passage et les frais de conduite des marins rapatriés (2).

848. Envoi en France des comptes de sauvetage. — Lorsque les diverses opérations de détail que nous venons d'énumérer sont terminées, il ne reste plus au consul qu'à transmettre au ministère de la marine le compte de liquidation provisoire et l'état de liquidation des dépenses dressé dans sa chancellerie, en y annexant toutes les pièces destinées à le justifier. Ces pièces doivent former deux dossiers distincts, l'un pour le navire, l'autre pour la cargaison ; chacune d'elles doit porter, en outre, d'après le classement des dépenses sur l'état de liquidation, un numéro d'ordre qui doit être reporté sur un bordereau indicatif, de manière à ce que les deux natures de dépenses ne puissent pas être confondues (3).

Cet envoi se fait sous le timbre de l'*Établissement des Invalides* (bureau des prises, bris et naufrages), en même temps que le net produit réalisé, quand la liquidation fait ressortir un excédent de recettes. Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons dit plus haut, relativement à l'affectation du produit des sauvetages aux dépenses des naufrages,

(1) Circulaire de la marine du 28 janvier 1889 (F.).
(2) Circulaires de la marine (F.) des 31 août 1848 et 27 décembre 1880.
(3) Circulaires de la marine (F.) des 10 février 1852 et 25 juillet 1878.

et à la faculté pour les consuls de se procurer, quand les ressources dont ils disposent sont insuffisantes, les fonds nécessaires au moyen de l'émission de traites sur le Trésor. Nous rappellerons seulement que dans aucun cas les dépenses concernant un navire ne peuvent être acquittées sur place avec des fonds provenant d'un autre. C'est à tort que quelques consuls ont parfois envoyé directement aux ports d'armement ou d'immatriculation des navires naufragés les comptes de leurs sauvetages, en y joignant, pour remise de leurs produits, des traites tirées à l'ordre des administrateurs de la marine, qui, n'ayant point le caractère de comptables, ne sauraient être chargés d'aucun maniement de fonds (1).

L'article 77 de l'ordonnance du 29 octobre 1833 prescrivait aux consuls d'adresser tous les trois mois au ministère de la marine un compte présentant par bâtiment le résultat des opérations relatives au service des bris et naufrages. Il a été depuis longtemps reconnu que ce mode d'envoi périodique entraînait au préjudice des ayants-droit de graves inconvénients, et il a été en conséquence recommandé aux consuls d'apporter la plus grande célérité possible dans la gestion de toutes les affaires qui intéressent l'établissement des Invalides et d'envoyer immédiatement après chaque liquidation (2) au ministre de la marine, avec les pièces à l'appui, les produits de sauvetage.

Cet envoi s'opère au moyen d'une traite sur Paris, à l'ordre du trésorier général des Invalides de la marine (3).

Cette traite peut consister en un mandat tiré directement par les agents sur leurs fondés de pouvoirs à Paris ou en traites de commerce passées à l'ordre du même comptable avec la mention *valeur reçue comptant du consul de France à... comme provenant de sauvetage*. Toutefois, avant de

(1) Circulaire de la marine du 12 mars 1850.

(2) Circulaires de la marine des 8 octobre 1839, 31 juillet 1845 et 30 avril 1861 (F.). — Circulaires des affaires étrangères des 28 mars 1850 et 31 janvier 1865.

(3) Instruction de comptabilité du 10 mai 1891. (F.)

prendre des effets de commerce, les consuls doivent s'enquérir de l'état de la place et n'accepter que ceux dont les tireurs présentent des garanties suffisantes de solvabilité en cas de non-payement en France : autant que possible, lesdits effets doivent être tirés à de courtes échéances. Dans le cas où il existerait des doutes sur la solvabilité des garants, les consuls doivent conserver les fonds en chancellerie et en informer de suite le département de la marine, qui mettrait alors les ayants droit en demeure de faire connaître leurs intentions sur le mode d'envoi desdits fonds (1).

Dans son avant-dernier alinéa, la circulaire de la marine du 19 février 1852 a invité les consuls à faire libeller *en leur nom* les traites de commerce qu'ils prennent pour remettre en France des produits de sauvetages et de les endosser ensuite à l'ordre du trésorier général des Invalides. Cette recommandation a donné lieu à des réclamations très fondées qui ne peuvent tarder à devenir l'objet d'une entente formelle entre le département de la marine et celui des affaires étrangères. On a fait observer entre autres que le commerce était interdit aux consuls, surtout dans l'intérêt de leur inviolabilité personnelle ; qu'*endosser* des lettres de change, c'était faire un acte de commerce qui pouvait éventuellement soumettre les consuls à la juridiction locale et de plus engager de la manière la plus grave leur responsabilité personnelle au-delà des obligations légales imposées à un mandataire et en dehors de toute loi expresse.

SECTION VIII. — *Du rapatriement des marins.*

849. Devoirs des consuls. — Ainsi qu'on l'a vu dans les sections précédentes, les consuls ont pour devoir de rapatrier, c'est-à-dire de faire rentrer le plus promptement possible en France, muni d'une pièce constatant son identité et établissant sa situation, tout inscrit maritime et tout Français pro-

(1) Circulaire de la marine du 31 août 1848. (F.)

venant de l'équipage d'un bâtiment de l'État ou d'un navire de commerce qui se trouve délaissé ou débarqué à l'étranger pour quelque cause que ce soit (1).

L'assistance que, dans ces diverses positions, nos règlements garantissent aux marins, et pour laquelle les commandants des navires de guerre doivent prêter un concours empressé aux consuls n'est pas seulement un acte d'humanité, c'est aussi une mesure d'intérêt public, puisqu'elle tend à nous conserver de précieux éléments pour le recrutement de notre personnel naval.

Toutefois, les consuls n'ont pas à cet égard de pouvoir coërcitif direct sur les capitaines qui refuseraient péremptoirement de recevoir à leur bord des matelots à rapatrier; dans le cas de désobéissance, comme dans celui de simple représentation, ils doivent se borner à faire dresser en chancellerie un procès-verbal qu'ils transmettent au ministère de la marine, afin que les capitaines délinquants puissent, s'il y a lieu, être punis disciplinairement à leur retour en France (2).

850. Étendue des obligations des capitaines. — Sous l'empire de l'ordonnance du 12 mai 1836, l'étendue des obligations imposées aux capitaines de commerce pour le rapatriement des marins délaissés en pays étranger n'a pas toujours été sainement appréciée. On a vu des capitaines se refuser à recevoir à leur bord pour les rapatrier des matelots provenant de navires condamnés comme innavigables, et cela sous le prétexte que le rapatriement de ces individus ne s'effectuait pas à la charge de l'État, d'autres s'opposaient à l'admission à leur bord des déserteurs ou des matelots débarqués disciplinairement. Ces prétentions n'étant pas fondées en droit, le ministère de la marine les a toujours repoussées; mais aujourd'hui elles ne sauraient plus se produire. En

(1) Décret du 22 septembre 1891 et circulaire de la marine du 26 du même mois (F.).

(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 52. (F.). — Décret du 24 mars 1852, art. 85 (F.).

effet, aux termes du décret du 22 septembre 1891 tout inscrit maritime et tout Français provenant de l'équipage d'un navire de commerce qui se trouve délaissé ou débarqué à l'étranger *par suite de quelque circonstance que ce soit*, doit être rapatrié (1).

851. Secours accordés aux matelots à rapatrier. — Le premier devoir des consuls est de pourvoir aux besoins urgents des marins à rapatrier, tant pour leur subsistance que pour leurs vêtements, chaussures et autres objets indispensables. Ces dépenses auxquelles doit présider la plus sévère économie, leur sont remboursées sur état nominatif par le département de la marine (2).

852. Rapatriements par navires français. — Autant que faire se peut, les rapatriements de marins doivent s'effectuer par voie de mer et par navire français, la préférence étant donnée aux bâtiments de l'État sur les navires de commerce; à défaut de bâtiments français, par bâtiments étrangers. Lorsqu'il n'y a pas d'occasion de mer assez prochaine, et que les localités le permettent, les marins sont dirigés sur France par terre.

Quand le rapatriement a lieu par navires français, les marins rapatriés sont embarqués tantôt comme remplaçants, tantôt comme matelots gagnant leur passage, tantôt enfin comme passagers, mais alors munis de pièces constatant leur identité et leur situation (3). Le premier mode doit être préféré au second, le second au troisième.

Le nombre des matelots embarqués en remplacement que les capitaines sont tenus de recevoir sur la réquisition des consuls ne peut naturellement dépasser celui des hommes dont le navire a réellement besoin : un capitaine ne peut être

(1) Décret du 22 septembre 1891, art. 1. (F.)

(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 35 (F.). — Circulaires de la marine des 28 avril 1885 et 28 janvier 1889 (F.), et Décret du 22 septembre 1891, art. 5 (F.)

(3) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 31 (F.). — Décret du 22 septembre 1891, art. 7. (F.). — Circulaire de la marine du 6 septembre 1867 (F.)

obligé de recevoir des marins à son bord à titre de remplaçants, qu'autant que l'équipage de son navire est réduit aux 2/3 de l'effectif qu'il comptait au départ, non compris le capitaine lui-même et les officiers. Dans ce cas même, il n'est tenu de recevoir des remplaçants que dans la proportion d'un homme sur deux manquants. Les autres vacances existant dans l'équipage sont remplies, s'il y a lieu, par des inscrits à rapatrier qui gagnent leur passage.

Les salaires à attribuer aux hommes délaissés, embarqués à titre de remplaçants, sont débattus et réglés de gré à gré entre eux et le capitaine sous le contrôle de l'autorité consulaire. En cas de désaccord persistant entre les parties, ces salaires sont fixés au même taux que ceux de l'homme remplacé.

La règle veut que l'homme qui se trouvait délaissé à l'étranger par sa faute ne puisse pas, lorsqu'il est embarqué comme remplaçant, gagner des salaires supérieurs à ceux qu'il recevait à bord du navire d'où il provient (1).

Les matelots ainsi embarqués sont portés comme remplaçants ou comme passagers gagnant leur passage au rôle d'équipage par une apostille mentionnant le nom et le port d'armement du dernier navire à bord duquel ils servaient, ainsi que le taux des salaires qu'ils doivent gagner et les avances qu'ils peuvent avoir reçues (2).

Une réquisition en due forme, et relatant les mêmes indications, est en outre remise au capitaine pour couvrir sa responsabilité vis-à-vis de ses armateurs.

L'embarquement à titre de passager d'un marin disgracié n'a lieu également qu'en vertu d'une réquisition du consul (3) qui indique la provenance du passager, ses nom et prénoms, sa qualité et s'il y a lieu son quartier d'inscription, enfin les motifs pour lesquels il se trouve à l'étranger. Les mêmes

(1) Décret du 22 septembre 1891, art. 8. (F.)

(2) Ordonnance du 31 octobre 1784, titre 14, art. 16. — Circulaire de la marine du 31 août 1848. (F.)

(3) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, page 367.

indications doivent être également reproduites sur le rôle d'équipage (1).

L'indemnité pour frais de passage est fixée par homme et par jour :

1re catégorie. — Pour les capitaines au long cours embarqués comme capitaines ou officiers, pour les mécaniciens chefs d'une machine au-dessus de trois cents chevaux, pour les médecins docteurs, pour les commissaires, à 4 francs par navire à voiles et 7 francs par navire à vapeur.

2e catégorie. — Pour les maîtres au cabotage embarqués comme capitaines ou officiers, pour les mécaniciens chefs d'une machine de cent à trois cents chevaux nominaux, pour les médecins non docteurs et pour les subrécargues, à 3 francs sur les navires à voiles et 5 francs sur les navires à vapeur.

3e catégorie. — Pour les capitaines au long cours embarqués comme matelots, pour les officiers sans brevet, pour les mécaniciens chefs d'une machine au-dessous de cent chevaux nominaux, pour les mécaniciens en sous-ordre et pour les patrons brevetés commandant à la pêche de la morue, 2 fr. 50 par navire à voiles et 4 francs par navire à vapeur.

4e catégorie. — Pour les maîtres au cabotage embarqués comme matelots, pour les maîtres d'équipage, matelots, novices, mousses, ouvriers mécaniciens et chauffeurs, et tous autres individus provenant de l'équipage d'un navire de commerce, 1 fr. 25 par navire à voiles et 2 fr. 50 par navire à vapeur (2).

Toutefois, le nombre des passagers qui peuvent légalement être embarqués à ce taux réglementaire sur les bâtiments de commerce revenant en France ou dans une colonie française, est limité à un homme par 50 tonneaux. Ainsi, les consuls peuvent embarquer un homme sur un navire de 50 tonneaux

(1) Circulaires de la marine des 25 avril 1820 et 6 septembre 1867. F. — Décret du 22 septembre 1891, art. 2 et 6. F.

(2) Décret du 22 septembre 1891, art. 11. F. — Les paquebots des lignes subventionnées sont soumis, comme tous autres navires du commerce, au tarif de l'article 11. Circulaire de la marine du 14 novembre 1895.

trois sur un navire de 150 tonneaux, sept sur un de 350, et ainsi de suite (1). S'il y avait nécessité de dépasser pour un même bâtiment le nombre légal de passagers résultant du chiffre de son tonnage, la règle veut expressément que, dans ce cas, le prix du passage soit préalablement débattu et arrêté avec le capitaine. Ce soin ne doit jamais être laissé à l'administration du port de destination qui demeure seulement chargée de pourvoir au payement de la dépense, soit sur l'apostille régulièrement inscrite au rôle, soit sur la production de la convention faite en chancellerie (2). Les inscrits embarqués comme remplaçants ou comme passagers gagnant leur passage ne comptent pas dans l'établissement de la proportion susvisée d'un homme par cinquante tonneaux.

Du reste, pour le rapatriement, à titre de passagers réglementaires, de marins disgraciés, les consuls doivent toujours se guider d'après la prudence et l'équité, et se préoccuper du soin de réduire autant que possible les dépenses qui peuvent finalement retomber à la charge de l'État.

Aux termes du décret du 7 avril 1860, confirmé sur ce point par le décret du 22 septembre 1891, les subrécargues ont aujourd'hui le même droit à être rapatriés que tous autres individus inscrits sur un rôle d'équipage ; mais il ne faudrait pas conclure de là qu'en cas de débarquement à l'étranger pour affaires de la cargaison, le subrécargue puisse réclamer son rapatriement aux frais de l'État, car alors la dépense cesserait d'être justifiée. Au surplus, comme le débarquement ne peut avoir lieu qu'avec l'autorisation du consul, les conditions auxquelles il s'effectue, et qui sont relatées sur le rôle d'équipage, préviennent forcément toute discussion ultérieure, soit en France, soit au dehors. (V. ci-dessus n° 735.)

853. **Rapatriements par navires étrangers.** — Lorsqu'à défaut de navires français, le rapatriement a lieu par navires

(1) Décret du 22 septembre 1891, art. 6. (F.) — Circulaire de la marine du 10 avril 1860. (F.)

(2) Circulaire de la marine du 28 janvier 1889. (F.) — Décret du 22 septembre 1891, art. 9. (F.)

étrangers en destination d'un de nos ports, le consul traite directement avec le capitaine et débat avec lui le prix du passage ; lorsque cela est possible, il est dressé en chancellerie une convention en triplicata ; une expédition reste déposée dans les archives, une autre est remise au capitaine, afin qu'à son arrivée à destination le prix stipulé soit acquitté par les soins de l'administration de la marine, et la troisième est, s'il y a lieu, jointe par le consul aux justifications des avances qu'il a faites. Lorsque le capitaine l'exige, le prix du passage peut lui être payé d'avance, soit par acompte, soit en totalité, et le consul en est alors directement remboursé par le département de la marine, sur la production du récépissé de la partie prenante. Il a été spécialement recommandé aux consuls de faire connaître le plus promptement possible au ministère de la marine le montant des frais de rapatriement qu'ils ont avancés, afin que, lorsqu'il y a lieu de réclamer ces frais des armateurs, assureurs ou autres, la demande puisse en être faite par l'administration de la marine en temps utile (1).

854. Rapatriements par voie indirecte. — Un dernier mode de rapatriement par voie de mer auquel on peut encore recourir, quand il n'y a pas possibilité de renvoyer les hommes directement en France, est celui de l'embarquement sur un navire se rendant dans un autre port étranger à proximité de la frontière française. Le passage se règle alors de gré à gré ou conformément au tarif, suivant la nationalité du navire ; mais les gens de mer ainsi rapatriés par voie indirecte doivent toujours être adressés et consignés à l'agent consulaire de France établi sur les lieux, avec invitation écrite d'assurer leur rapatriement définitif (2).

855. Rapatriement par terre. — Enfin, lorsqu'à défaut d'occasion de mer assez prochaine et quand les localités le per-

---

(1) Circulaire de la marine du 13 avril 1832. — Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 47 (F.). — Circulaires de la marine (F.) des 31 août 1848, 10 avril 1860, 6 février 1867 et 28 janvier 1889. — Décret du 22 septembre 1891, art. 9 (F.).

(2) Circulaire de la marine du 28 janvier 1889 (F.).

mettent, le rapatriement des gens de mer délaissés à l'étranger a lieu par la voie de terre, ils reçoivent alors pour se rendre dans leur quartier une indemnité de route fixée à la somme nécessaire pour gagner ce quartier par la voie régulière la moins coûteuse. Cette indemnité comprend, en outre, le prix du transport des bagages et les frais de nourriture calculés par vingt-quatre heures de route, à raison de sept francs pour les personnes classées dans la première catégorie de passagers, de cinq francs pour les personnes de la deuxième catégorie et de trois francs pour les personnes des catégories restantes. Les voyageurs de la première catégorie ont droit aux prix des places de deuxième classe sur les chemins de fer et de première classe sur les voitures et bateaux ; les voyageurs de la deuxième catégorie ont droit au prix des places de deuxième classe dans les deux cas ; ceux des autres catégories n'ont droit qu'au prix de la dernière classe (1).

Il n'y a qu'avantage, quand la chose peut se faire, à délivrer au rapatrié un billet de chemin de fer pour sa destination ou pour une ville voisine de la frontière française et où réside un consul français. De cette façon, il n'y a pas à craindre qu'il ne dissipe son indemnité de route.

856. Rapatriements par les bâtiments de l'État. — Lorsque le rapatriement des gens de mer délaissés ou débarqués s'effectue par la voie des bâtiments de l'État, le passage est réclamé par le consul dans la forme ordinaire des réquisitions que nous avons déjà indiquée au chapitre IV ; il ne donne lieu à une demande de remboursement qu'en ce qui concerne les frais de nourriture suivant la table à laquelle les rapatriés ont été admis et d'après les tarifs arrêtés par le ministre de la marine. Celui-ci peut toutefois accorder des dispenses de remboursement aux hommes rapatriés à leurs frais (2). Le ministre règle d'ailleurs d'après les catégories mentionnées

(1) Décret du 22 septembre 1891, art. 10 et 14 (F).
(2) Décret du 22 septembre 1891, art. 9. (F.)

plus haut à l'alinéa 852, le classement des passagers rapatriés à bord des bâtiments de l'État ou des navires affrétés par l'État.

Les consuls ne sauraient perdre de vue ces dispositions, ni par conséquent négliger d'indiquer sur leurs réquisitions de passage, ainsi que cela leur est prescrit, la table à laquelle doivent être admis les passagers embarqués sur leur demande, c'est-à-dire les fonctions qu'ils remplissaient sur les bâtiments à bord desquels ils ont servi en dernier lieu.

857. Rapatriement des marins étrangers non inscrits, embarqués sur des navires de commerce français. — En principe, les dispositions du décret du 22 septembre 1891 ne concernent que les inscrits maritimes et les français inscrits ou non inscrits provenant de l'équipage d'un bâtiment de l'État ou du commerce. Quant aux étrangers qui peuvent se trouver à bord de nos navires du commerce, les agents français n'ont pas d'autre mesure à prendre à leur égard que de les remettre au consul de leur nation. Cependant, s'il résultait des conditions de l'engagement de ces étrangers que les armateurs ou capitaines français se fussent obligés à leur fournir les moyens de se rendre dans leur pays ou ailleurs, les consuls devraient tenir la main à l'accomplissement de cette obligation, sauf à renvoyer les parties devant les tribunaux compétents pour en connaître s'il survenait des contestations qu'ils ne pussent pas réussir à régler administrativement (1).

Des arrangements conclus avec l'Angleterre le 5 novembre 1879, avec l'Allemagne le 16 mai 1880 et avec l'Italie le 1er janvier 1882 (2) ont réglé l'assistance à donner, en attendant qu'ils puissent trouver un nouvel embarquement ou un emploi, aux marins de l'un des deux États contractants embarqués à bord d'un navire de l'autre, délaissés sans ressour-

(1) Circulaire de la marine (F.) des 10 avril et 4 septembre 1869, 24 juillet 1873 et 28 janvier 1889. — Décret du 22 septembre 1891, art. 3 (F.)

(2) Voir le texte de ces divers arrangements à leur date au *Recueil des traités de la France*, tomes XII et XIII.

ces, soit dans un pays tiers soit dans les colonies de ce pays, soit dans les colonies de l'État dont le navire porte le pavillon, soit même (arrangement avec l'Italie) sur le territoire de cet État.

Le droit à l'assistance est subordonné à deux conditions : la première, c'est que le réclamant se présente à l'autorité compétente, consulaire ou coloniale, immédiatement après l'événement qui a occasionné le délaissement, à moins de circonstance de force majeure ; la seconde c'est qu'il se trouve dans un état de dénuement occasionné par le délaissement. L'assistance comprend d'ailleurs l'entretien, l'habillement, les soins médicaux, les médicaments, les frais de voyage, et en cas de mort, la dépense des funérailles ; les dépenses qui incombent au budget de la marine sont imputables sur les frais du chapitre Frais de passage et de transport par mer (1).

Section IX. — *Embarquement de marins français sur des navires étrangers.*

858. Règles générales. — Les anciens règlements sur l'inscription maritime (2) interdisaient aux marins français de prendre du service à bord d'un navire étranger, sous peine d'être considérés comme déserteurs. La rigueur de cette disposition a été tempérée par l'article 67 du décret-loi du 24 mars 1852 qui a admis qu'il n'y avait lieu à aucune poursuite lorsque le marin trouvé à bord d'un navire étranger pouvait prouver que son embarquement était dû à un cas de force majeure ou bien avait été régulièrement autorisé par une autorité française.

Bien que cet article ait été formellement abrogé par l'article 91 de la loi du 24 décembre 1896 sur l'inscription maritime, les dispositions qu'il contenait ont été presque intégra-

(1) Circulaires de la marine (F) des 11 décembre 1879, 7 juin 1880, 11 février 1882 et 5 septembre 1888.

(2) Ordonnances du 15 avril 1689, art. 29, et du 31 octobre 1784, titre XI, art. 6, et titre XXIII, art. 21.

lement reproduites par l'article 82 de la dite loi, laquelle cependant ne soumet à l'autorisation préalable que les inscrits *définitifs*.

Nous devons ajouter qu'après leur avoir accordé par l'organe de ses représentants (commissaires de l'inscription maritime et consuls) l'autorisation d'embarquer sur des navires étrangers, l'État ne se désintéresse pas complètement du sort ultérieur de nos marins et que l'administration de la marine ne se considère pas comme déliée de son devoir de protection vis-à-vis d'eux. C'est ainsi qu'elle s'est préoccupée des moyens d'assurer leur rapatriement en France, et de garantir, lorsqu'ils sont absents ou décédés au moment du désarmement du navire sur lequel ils étaient embarqués, le payement de leurs salaires et la remise de leurs successions à leurs ayants droit.

859. Rapatriements. — Les marins naviguant à l'étranger, recevant souvent au port d'expédition en France, soit une somme fixe comme prix de leur engagement, soit des avances qui égalent quelquefois le montant des salaires dus, il arrivait fréquemment qu'au moment du désarmement, ces marins étaient sans ressources pour garantir le payement des dépenses occasionnées par leur retour en France. Le ministère de la marine était alors obligé de faire pour leur rapatriement des avances dont la reprise, dans les formes réglementaires, présentait les plus grandes difficultés. Pour mettre fin à ces difficultés, il a été récemment décidé que l'autorisation d'embarquer sur un navire étranger ne serait désormais accordée que contre l'engagement souscrit par le capitaine étranger de payer les frais de retour en France. Cet engagement est visé par le consul de la nation auquel appartient le navire et ce fonctionnaire s'oblige à porter la clause de rapatriement sur le rôle d'équipage du marin. Ce n'est que sur le vu de cet engagement ainsi visé que le commissaire de l'inscription maritime en France et le consul de France à l'étranger accorde à l'inscrit français l'autorisation

d'embarquer sur le navire étranger. Cet engagement est souscrit en double expédition : l'une est remise au marin embarqué qui ne doit pas s'en dessaisir afin de pouvoir le représenter et faire valoir ses droits le moment venu, et l'autre est conservée par le commissaire de l'inscription maritime ou le consul de France en vue des réclamations ultérieures que le département de la marine pourrait avoir à formuler. Pour éviter toute difficulté d'application il a été de plus prescrit que « l'engagement serait valable pour toute la durée de l'embarquement, nonobstant le renouvellement du rôle d'équipage ». Cette mention est portée sur l'acte d'engagement par les soins de l'autorité maritime ou consulaire (1).

Nous avons indiqué plus haut, en nous occupant du rapatriement des marins étrangers embarqués sur des navires français, les arrangements qui ont été conclus avec certains pays pour assurer, par les soins des autorités maritimes, consulaires ou coloniales françaises, le retour des marins appartenant à ces différentes nationalités dans leur pays d'origine. Une obligation corrélative incombe à nos consuls, c'est celle de veiller à ce que la réciprocité de traitement acquise à nos marins, en vertu de ces arrangements diplomatiques (2), leur soit accordée, le cas échéant, par les autorités compétentes anglaises, allemandes ou italiennes.

860. Remise des salaires ou des successions des marins absents ou décédés au moment du désarmement. — La question de la remise des salaires ou des successions des marins français embarqués sur des bâtiments étrangers et absents ou décédés au moment du désarmement du navire a fait également l'objet d'accords diplomatiques avec un certain nombre de pays étrangers. Ces divers arrangements présentant des différences de détail assez sensibles, nous ne pouvons que renvoyer aux instructions adressées par le Ministère de la

(1) Circulaires de la marine (F) des 5 mai 1885, 21 juin 1889, 15 décembre 1891 et 28 mars 1893.

(2) Circulaires de la marine (F) des 11 décembre 1879, 7 juin 1880 et 11 février 1882.

marine pour en assurer l'exécution (1). Nous nous bornerons à rappeler que le principe général sur lequel ils reposent est celui-ci. En cas d'absence ou de décès du marin au moment du désarmement du navire sur lequel il était embarqué, l'autorité maritime ou consulaire du pays dont le navire porte le pavillon est tenue de remettre à l'autorité consulaire de la nation à laquelle appartenait le marin, le montant des salaires dus à ce marin ainsi que les fonds ou effets composant sa succession. Cette remise de fonds ou d'effets doit être accompagnée, suivant le cas, d'un état de décompte ou d'un procès-verbal d'inventaire ; elle doit être effectuée sans délai, défalcation faite des frais, et il est bon d'y joindre tous les autres documents ou renseignements dont on pourra disposer relativement à l'état civil des intéressés.

On doit induire des termes des principaux de ces arrangements que les simples agents consulaires ne sont pas compétents pour recevoir en dépôt les sommes et effets provenant des salaires ou des successions des marins absents ou décédés et en donner valablement décharge. Ces formalités ne sauraient être remplies que par les seuls fonctionnaires chargés, soit comme titulaires, soit comme intérimaires, de la gestion d'un consulat général, consulat ou vice-consulat. Mais rien ne s'oppose à ce que les agents consulaires de France dans le port de désarmement du navire étranger, ne soient chargés par délégation du consul, chef de la circonscription consulaire, de recevoir les salaires et effets revenant à un marin français et d'en donner décharge.

---

(1) Circulaires de la marine des 16 juillet (F.), 29 octobre (F.) et 28 décembre 1885 (F.), 28 janvier (F.), 3 mai (F.), 28 mai (F.) et 24 juin 1886 (F.), 27 juin 1887 (F.) et 9 février 1892.

CHAPITRE VII

Des pêches lointaines.

Les consuls concourent, en ce qui les concerne, à l'exécution des lois et décrets relatifs aux pêches lointaines, et doivent se conformer à cet égard aux instructions spéciales qui leur sont adressées par les ministres des affaires étrangères et de la marine (1).

La seule grande pêche à laquelle notre législation actuelle accorde des encouragements, et qui soit soumise à une police spéciale, est celle de la morue (2). Nous allons indiquer, dans le présent chapitre, les obligations particulières qui sont imposées aux consuls à cet égard. Disons auparavant que toutes les conditions générales du mouvement des navires de commerce français que nous avons énumérées dans le chapitre précédent, sont également applicables aux navires employés à la grande pêche et à l'exportation de ses produits.

861. Primes en faveur de la pêche de la morue. — Les encouragements réservés à la pêche de la morue sont de plusieurs sortes : les uns, et ce sont les plus importants, consistent dans le payement par l'État de primes, soit pour l'armement, soit pour la mise en consommation des produits de pêche ; les autres sont relatifs à l'emploi des sels étrangers, au grade des capitaines et à la composition réglementaire des équipages.

Les primes n'étant en aucun cas liquidées à l'étranger, nous n'avons pas plus à en faire connaître ici le taux qu'à préciser les obligations particulières imposées aux armateurs pour leur obtention.

---

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 5 (F.)

(2) Lois du 22 juillet 1851 et du 31 juillet 1890, art. 2.

862. Importation de morues à l'étranger. — A son arrivée dans une contrée donnant droit au bénéfice de la prime d'exportation, le capitaine d'un bâtiment chargé de morue française doit, après l'accomplissement des formalités réglementaires prescrites à l'entrée, justifier en chancellerie de l'origine et de la nationalité de sa cargaison.

Suivant que le bâtiment provient directement des lieux de pêche ou d'un port de France, cette justification a lieu de la manière suivante : dans le premier cas, au moyen d'un certificat spécial dont, au moment de sa présentation, le capitaine et les trois principaux de son équipage doivent attester la sincérité ; ce certificat, pour la pêche à Saint-Pierre et Miquelon, émane du commandant de ces îles ; pour celle qui est effectuée sur le grand banc ou sur les côtes de Terre-Neuve, il est délivré, soit par le commandant de l'un des bâtiments de guerre en station dans ces parages, soit par le capitaine prud'homme du havre ou a lieu l'embarquement, ou, à son défaut, par trois capitaines pêcheurs n'appartenant pas au même armateur que le navire chargeur. Il doit, pour être valable, indiquer : 1° les noms et destination du navire ; 2° les noms de ses armateurs et capitaine ; 3° le poids net de la morue ; 4° les noms des navires pêcheurs qui ont fourni la cargaison ; 5° enfin, attester la bonne qualité du poisson au moment de son embarquement (1). Lorsque, au contraire, la morue est tirée des entrepôts métropolitains, le capitaine n'a d'autre justification à produire qu'un certificat émanant de la douane du port de départ, lequel fait connaître : 1° les noms du navire, du capitaine et de l'expéditeur ; 2° la destination et le poids, tant brut que net, de la morue embarquée ; 3° la saison de pêche dont celle-ci provient et le lieu où elle a été pêchée ; 4° enfin, la bonne qualité du poisson constatée à dire d'experts (2).

Il a été récemment décidé que les certificats d'embarquement pourraient désormais mentionner comme destination,

(1) Loi du 22 juillet 1851. — Décret du 29 décembre 1851, art. 8. (F.)

(2) Décret du 29 décembre 1851, art. 13. (F.)

non plus un, mais plusieurs ports spécialement désignés, mais à une double condition : d'une part, cette énumération ne doit comprendre que des ports d'un même pays et auxquels des primes identiques sont allouées, et de l'autre le transport direct ne doit pas être rompu, c'est-à-dire que la cargaison de morues sera transportée sur un seul et même navire sans transbordement et débarquée en totalité dans un seul et même port, sans qu'auparavant il y ait eu aucune opération de commerce. Cette condition devra être justifiée par un certificat délivré par l'autorité consulaire française résidant dans les ports d'escale (1).

Quelle que soit d'ailleurs la provenance du chargement, la morue qui le compose doit toujours, à l'arrivée, être reconnue et pesée en totalité par les soins du consul, c'est-à-dire en présence de son chancelier, assisté de deux négociants choisis, autant que possible, parmi les négociants français établis dans le lieu où l'opération s'effectue. Cette vérification est constatée par la rédaction en chancellerie d'un certificat (2) qui indique les poids bruts et nets en kilogrammes du poisson débarqué, la différence, s'il y a lieu, entre les quantités embarquées et les quantités débarquées et qui atteste en même temps la bonne qualité des morues. La délivrance de cette pièce aux ayants droit a lieu en même temps que la restitution, après visa par le consul, du certificat de chargement. Lorsque les navires chargés de morue ont fait escale dans plusieurs ports, les consuls, avant de dresser les certificats de débarquement, doivent se faire remettre par les capitaines les attestations constatant qu'aucune opération de commerce n'a été effectuée dans les ports visités pour ordres. Ces pièces sont visées ou paraphées par le consul, comme les autres documents présentés, en vue de la délivrance du certificat de débarquement et de bonne qualité. Aucune perception de chancellerie n'est d'ailleurs due pour cette formalité requise dans un intérêt purement administra-

(1) Circulaire des affaires étrangères du 20 décembre 1887 (F.)

(2) *Formulaire des chancelleries*, tome 1er, mod. n° 103.

tif, le certificat lui-même demeurant passible des taxes de l'article 174 du tarif ; si les attestations dont il s'agit ne sont pas présentées au consul, l'agent doit le mentionner sur le certificat de débarquement (1). Dans les pays où, comme en Espagne par exemple, la douane retient l'original du certificat de chargement sur les lieux de pêche, les consuls doivent en délivrer aux intéressés une copie littérale et certifiée conforme (2).

Nous avons déjà dit au chapitre IX du livre IV que les consuls devaient, pour les chargements de morues reconnus par leurs soins, tenir un registre énonçant tous les détails nécessaires pour pouvoir délivrer, au besoin, des duplicata des certificats qui viendraient à se perdre dans la traversée, et en adresser tous les trois mois le relevé au ministère des affaires étrangères (3).

Toutes ces dispositions réglementaires ne s'appliquent pas seulement aux consuls, mais encore aux agents placés sous leurs ordres dans la résidence desquels viendraient à s'effectuer des importations de morues. Les chefs d'arrondissement doivent donc veiller à ce qu'elles soient scrupuleusement observées par leurs subordonnés.

863. Non-débarquement et réexportation. — Nos armateurs sont autorisés à expédier par mer et en vrac des morues à destination de l'Espagne et du Portugal avec jouissance de la prime pour les quantités consommées au dehors, et faculté de retour pour ce qui n'a pu être vendu.

Les obligations à remplir dans ce cas sont les suivantes, savoir :

Au port de départ, la douane ajoute au certificat ordinaire de bonne qualité et de chargement la mention que les morues ont été embarquées en vrac, et sous réserve de réimportation, pour la partie de la cargaison qui resterait invendue. L'ex-

(1) Circulaire des affaires étrangères du 20 décembre 1887. (F.)

(2) Décret de 1851, art. 14 (F.). — Circulaires des affaires étrangères (F.) des 5 octobre 1852 et 24 avril 1856.

(3) Décret du 29 décembre 1851, art. 15 (F.)

pédition est complétée par un passavant qui doit être présenté en chancellerie en même temps que le certificat de nationalité (1);

Au port de destination, les agents consulaires, après s'être conformés, pour les quantités vendues, aux prescriptions générales que nous avons déjà indiquées, constatent, au dos du passavant, qu'ils enregistrent dans leur chancellerie après l'avoir visé, les quantités restées à bord. Pour prévenir, sous ce rapport, toute espèce de fraude, ils doivent du reste veiller à ce que les produits dont ils certifient le non-débarquement soient bien identiquement les mêmes que ceux qui ont été importés de France, et non des produits de pêche étrangère qui auraient été substitués à de la morue française non marchande et invendable.

864. Vente en cas de relâche forcée. — Les bâtiments expédiés des lieux de pêche avec un chargement de morues à destination de France, peuvent être contraints, par fortune de mer, à relâcher dans un pays où il y aurait pour eux possibilité de vendre leur cargaison. Les expéditions qui se trouveraient dans ce cas ont été dispensées de l'obligation à laquelle par le fait de leur déchargement en pays étranger elles devraient être soumises pour l'obtention des primes en France, c'est-à-dire celle de représenter aux consuls un certificat de nationalité délivré sur les lieux mêmes de pêche (2).

Les consuls n'ont, dans ce cas spécial, qu'un moyen de s'assurer de la nationalité des morues importées dans leur résidence, celui de la vérification du livre de bord et de la déclaration faite devant eux par le capitaine et les trois principaux de son équipage que lesdites morues sont bien réellement de pêche française, soit de la leur, soit de celle d'autres navires pêcheurs dont ils ont alors à faire connaître les noms.

Cette formalité, qui est invariablement prescrite, mais qui, dans les cas ordinaires, n'est qu'une preuve accessoire de la

(1) Circulaire des douanes du 23 juin 1843.
(2) Circulaire des affaires étrangères du 29 novembre 1878.

nationalité des expéditions, devient, par le fait, l'unique garantie contre la fraude dans les cas exceptionnels de relâche forcée, et son accomplissement doit dès lors être expressément rappelé dans le certificat de débarquement délivré en chancellerie pour la liquidation ultérieure de la prime.

865. Emploi des sels étrangers. — Les armateurs des navires destinés pour la pêche de la morue ne sont pas tenus de faire leurs approvisionnements en sel français ; ils peuvent employer du sel étranger pris dans nos entrepôts, ou transporté directement des pays de production aux lieux de pêche, le droit de douane étant alors perçu au retour du navire sur le vu du certificat délivré par le consul ou agent consulaire en résidence dans le port d'embarquement.

La morue transportée directement des lieux de pêche à l'étranger n'a droit à la prime d'exportation qu'autant qu'il est justifié de l'origine française du sel ou de l'obligation dûment soumissionnée entre les mains de l'autorité consulaire de payer le droit, s'il s'agit de sel étranger (1).

Les consuls établis sur les points où nos navires terre-neuviers peuvent aller s'approvisionner de sel pour la pêche, doivent donc veiller exactement à ce qu'il ne soit embarqué d'autres ni de plus fortes quantités de sel que celles qui sont relatées au permis d'embarquement, et pour lesquelles l'engagement d'acquitter ultérieurement le droit de douane de 0.60 par 100 kil. (4 % en plus) aura été pris entre leurs mains (2).

866. Déclaration de départ des navires non pêcheurs. — Les armateurs et capitaines français ont la faculté d'expédier directement leurs navires d'un port étranger dans lequel réside un consul ou un agent consulaire, à destination des lieux de pêche pour y prendre une ou plusieurs cargaisons de morues, à la charge toutefois d'en faire au préalable la déclaration à l'autorité consulaire.

(1) Loi du 23 novembre 1848, art. 1 et 2.

(2) Circulaires des affaires étrangères des 23 décembre 1848 et 28 mars 1855.

Cette déclaration, dont le modèle est annexé au décret du 16 juin 1853, est rédigée par le consul qui la reçoit sous forme de certificat ; elle doit faire connaître le nom et la qualité de l'armateur ou du capitaine déclarant, désigner le navire dont il s'agit, et indiquer les lieux de pêche où il doit se rendre et la destination des morues qu'il doit embarquer. Une expédition certifiée conforme en est délivrée au déclarant, et l'original, après avoir été enregistré en chancellerie, est transmis par le consul au ministère des affaires étrangères, qui le fait parvenir au département du commerce (1), de l'industrie, des postes et télégraphes.

867. Conditions spéciales des armements pour la pêche de la morue. — Nous croyons superflu d'indiquer les conditions spéciales imposées par les règlements aux armements pour la pêche de la morue quant au nombre des équipages et à l'embarquement des chirurgiens, car ces conditions ne sont pas applicables aux bâtiments non pêcheurs uniquement affectés au transport des morues. Nous consignerons seulement ici une observation sur un encouragement particulier donné à la pêche de la morue par les lois des 21 juin 1836 et 22 juillet 1851.

Les capitaines des navires destinés à la pêche de la morue devaient tous, autrefois, être revêtus du grade de capitaine au long cours ; depuis 1836, les maîtres au cabotage ont été autorisés à commander exceptionnellement les navires pêcheurs qui doivent effectuer leur retour en France (2). Aujourd'hui tout marin qui a fait cinq voyages, dont les deux derniers en qualité d'officier, à la pêche de la morue sur les côtes d'Islande, est admissible au commandement d'un navire expédié pour cette même pêche, s'il justifie de connaissances suffisantes pour la sécurité de la navigation (3). Mais cette faveur

(1) Décret du 16 juin 1853. — Circulaire de la marine du 29 juin 1853. — Id. des affaires étrangères du 28 juillet 1853. (F.) — Voir le modèle de ce certificat au *Formulaire*, tome Ier, n° 404.

(2) Loi du 21 juin 1836, art. 1er.

(3) Loi du 22 juillet 1851, art. 6.

n'ayant été concédée que pour faciliter les armements de pêche pour les côtes d'Islande, et non les transports de ses produits dans les lieux où ils sont primés, il est prescrit aux consuls de signaler au ministre de la marine toute infraction aux règlements maritimes que commettraient dans le port de leur résidence des navigateurs qui n'auraient pas qualité pour commander un navire non pêcheur (1).

(1) Circulaire de la marine du 15 février 1845.— Des tolérances nombreuses ont été, toutefois, accordées dans ces dernières années, en vue d'autoriser des capitaines au cabotage à commander des navires non pêcheurs rapportant des morues pêchées en Islande.

CHAPITRE VIII

De la piraterie, de la baraterie et de la traite des noirs.

Section Ire. — *De la piraterie.*

La loi du 10 avril 1825, comblant les lacunes que l'expérience avait fait reconnaître dans l'ordonnance générale de la marine d'août 1681, a défini les caractères de la piraterie, déterminé la compétence des tribunaux appelés à en connaître, et édicté les peines qui doivent atteindre ce crime (1). En prenant cette loi pour base de leur action, les consuls ne doivent cependant pas perdre de vue, dans leurs rapports avec des autorités étrangères, que le crime de piraterie est avant tout un crime du droit des gens.

868. Compétence des consuls. — Nous avons déjà indiqué quels étaient les devoirs d'un consul, lorsque, à l'arrivée dans le port de sa résidence, le capitaine d'un navire français déclarait dans son rapport de mer avoir été attaqué, pris ou poursuivi par un pirate, et les indications qu'il devait dans ce cas transmettre tant au gouvernement qu'aux commandants des forces françaises qui pourraient se trouver dans son voisinage. Si un consul recueillait par toute autre voie des renseignements analogues, son devoir serait également de chercher à contribuer à la capture du pirate, en le signalant de la même manière et en faisant connaître les parages dans lesquels il a été rencontré, ainsi que son origine et sa nationalité. Un avis analogue devrait être donné à l'autorité territoriale, car la répression d'un crime de piraterie intéresse toutes les nations.

Si un bâtiment portant pavillon français soulevait contre lui, dans le port étranger où il se trouve en relâche, des

(1) Loi du 10 avril 1825, art. 1, 2, 3 et 4. (F.)

soupçons de piraterie, le consul n'aurait qu'à se conformer aux prescriptions des règlements sur la poursuite et la répression des crimes commis en mer. Il convient seulement de rappeler ici que, la piraterie étant un crime exceptionnel, puni par une loi particulière qui a posé, quant à la compétence, des règles précises, les consuls n'auraient pas plus en Levant qu'en pays de chrétienté qualité pour procéder à l'instruction judiciaire d'un crime de cette nature (1). Ainsi, en tout pays, un consul devrait tout d'abord recueillir les preuves qui établiraient le fondement de ses soupçons, et procéder ensuite à une enquête minutieuse dans le but de constater les faits par tous procès-verbaux ou interrogatoires nécessaires. Dans le cas où sa conviction arriverait à être formée, usant alors des pouvoirs disciplinaires et de police que la loi de 1825 a expressément maintenus (2), il mettrait, s'il y avait lieu, le capitaine et l'équipage en état d'arrestation, et renverrait, sous la conduite d'un nouveau capitaine choisi par lui, le bâtiment ainsi que les prévenus arrêtés, à Toulon ou à Brest, selon que le fait incriminé aurait eu lieu dans la Méditerranée ou dans l'Océan. Il va sans dire que, s'il se trouvait sur rade ou dans le voisinage un bâtiment de l'État, le consul devrait laisser au commandant le soin de procéder à l'arrestation des coupables et au renvoi en France du bâtiment saisi.

Quant à la piraterie exercée par des Français sous pavillon étranger, à l'égard d'un autre bâtiment étranger, il nous paraît superflu d'insister ici sur l'incompétence absolue des consuls pour en connaître : leur rôle se borne dans ce cas à prêter leur concours pour en faciliter l'arrestation, et à veiller ensuite à leur égard à l'administration d'une justice impartiale.

869. Navires pirates amenés dans les ports consulaires. — Lorsque des navires arrêtés par les bâtiments de l'État sous

(1) Loi du 28 mai 1836, art. 82. (F.)
(2) Loi du 10 avril 1825, art. 21. (F.)

prévention de piraterie relâchent dans un port étranger où réside un consul, celui-ci doit, dans les formes que nous avons indiquées au chapitre II de ce livre, pourvoir à leurs besoins, conjointement avec l'officier conducteur.

Si ces navires, par suite d'avaries ou autres cas de force majeure, étaient hors d'état de reprendre la mer, le consul aurait à faire constater leur innavigabilité, et à procéder à leur vente après débarquement de la cargaison; il devrait en même temps rendre compte de tous ces faits au ministère des affaires étrangères et à celui de la marine, et transmettre à ce dernier les papiers de bord avec toutes les pièces relatives à l'instruction préparatoire (1).

L'officier et l'équipage conducteur, ainsi que les prévenus arrêtés, seraient naturellement renvoyés dans un de nos ports par les soins du consul, soit sur un bâtiment de l'État, soit sur un navire de commerce.

Jusqu'à ce qu'il ait pu être statué par le tribunal compétent sur la validité de la prise, les fonds provenant de la vente du navire devraient être conservés à titre de dépôt dans la caisse des prises du consulat : il devrait en être de même du produit de la cargaison dans le cas où l'état de détérioration des marchandises qui la composent obligerait à en faire la vente (2).

Si une prise faite sous prévention de piraterie par un bâtiment de commerce était également conduite dans un port où réside un consul, et que son état d'innavigabilité constatée exigeât qu'elle fût vendue et démolie, il devrait, comme dans tous les autres cas de capture de pirate, être procédé conformément aux prescriptions réglementaires sur l'administration des prises, les navires de commerce et leurs équipages étant, dans ce cas spécial, assimilés par la loi à des bâtiments pourvus de lettres de marque et à leurs équipages (3).

(1) Ordonnance du 7 novembre 1833, art. 29. (F.)
(2) Ordonnance du 7 novembre 1833, art. 30. (F.)
(3) Loi du 10 avril 1825, art. 10. (F.)

SECTION II. — *De la baraterie*

870. Définition. — Nos lois distinguent deux sortes de baraterie : l'une criminelle et entraînant pénalité (1) ; l'autre, que l'on appelle civile ou baraterie de patron, et qui ne donne lieu qu'à une action en dommages-intérêts contre le capitaine.

871. Poursuite et répression en pays de juridiction. — Dans les deux cas, la baraterie étant un fait coupable dirigé exclusivement contre les intérêts privés des propriétaires, armateurs, chargeurs ou assureurs d'un navire, elle est toujours poursuivie et jugée en France dans les formes et devant les tribunaux ordinaires (2) ; à l'étranger, il faut distinguer si le fait punissable a eu lieu en pays de juridiction ou en pays de chrétienté.

La loi du 28 mai 1836 sur la poursuite et le jugement des crimes et délits commis par les Français dans les échelles du Levant et de Barbarie, et que nous avons vue ne pas régir la piraterie, est, au contraire, expressément applicable à la baraterie. L'instruction s'il y a crime, le jugement s'il n'y a que délit, sont donc, dans ces pays, de la compétence des consuls dont nous avons fait connaître en détail les fonctions judiciaires au livre VII.

872. Instruction en pays de chrétienté. — Les consuls n'ayant en pays de chrétienté aucune juridiction criminelle sur leurs nationaux, ils n'ont pas qualité pour dresser l'acte d'accusation des marins prévenus de baraterie, cet acte étant de la compétence absolue du parquet qui en France sera chargé de poursuivre la répression du crime dénoncé. Le rôle des consuls se borne à éclairer les faits à l'aide d'une minutieuse enquête, à rassembler tout ce qui peut servir ultérieurement de pièces de conviction, et à procéder enfin à tous

(1) Loi du 10 avril 1825, art. 11, 13, 14 et 15 (F.). — Décret du 24 mars 1852, art. 89 à 96 (F.).

(2) Loi du 10 avril 1825, art. 20 (F.). — Décret du 24 mars 1852, art. 42. (F.

procès-verbaux et interrogatoires préliminaires pour arriver à la constatation de la vérité. S'il y a lieu, ils peuvent et doivent même ordonner l'arrestation des prévenus, et les remplacer par des Français, ou à la rigueur par des étrangers, pour que le bâtiment puisse être conduit à sa destination. Ils renvoient ensuite les prévenus en France, en les adressant à l'autorité maritime et non à l'autorité judiciaire, avec toutes les pièces de conviction, documents ou papiers saisis, soit à bord, soit même à terre. En un mot il doit être procédé de la même manière que pour tous les autres crimes commis en mer ou à bord des navires, ainsi que nous l'avons indiqué à la section III du chapitre VI de ce livre.

L'exercice de ces attributions, quelque restreintes qu'elles soient, est encore assez délicat pour que les consuls comprennent la nécessité de se garantir, dans les circonstances de cette nature, contre toute précipitation qui compromettrait, sur de simples soupçons, l'honneur des inculpés et souvent aussi les intérêts des armements. Ils ne doivent pas perdre de vue qu'exerçant leurs fonctions dans l'intérêt de la loi et de la société, ils sont fonctionnaires publics et non agents des armateurs ou des assureurs. Ainsi lorsqu'un fait de baraterie se produit sans intention frauduleuse, par ignorance ou par impéritie, la loi de 1825, pas plus que le décret-loi du 22 mars 1852, ne l'atteignant, c'est aux parties lésées à faire valoir leur recours civil, sans que les consuls aient à intervenir d'office ; mais si, au contraire, il y a crime ou délit, et non plus seulement faute, ils ne doivent pas hésiter, dès que des informations approfondies auront changé leurs soupçons en certitude, à prendre immédiatement toutes les mesures que les circonstances peuvent exiger.

Toutes les fois, du reste, qu'il se trouve un bâtiment de l'État sur une rade ou dans un port où un fait de baraterie a été constaté par un consul, celui-ci doit, aux termes des instructions du département de la marine, se concerter avec le commandant de ce bâtiment, lui communiquer l'ensemble des pièces et des faits sur lesquels sa conviction a pu être

formée, et réclamer, s'il y a lieu, son concours pour les mesures que l'état des choses peut le déterminer à prendre.

Lorsqu'il y a lieu dans un cas de baraterie, en vue de circonstances particulières ou exceptionnelles, à ce qu'un consul demande en France des instructions, c'est au département de la marine ou à celui des affaires étrangères qu'il doit s'adresser, selon que le fait incriminé est imputé à un homme de mer ou à un passager.

Enfin, il doit être également adressé, non seulement au département de la marine, mais encore à celui des affaires étrangères, un rapport circonstancié et détaillé de tous les faits de baraterie contre lesquels il pourrait avoir été instruit à l'étranger, même lorsqu'une première instruction sommaire aurait fait abandonner l'affaire.

Section III. — *De la traite des noirs.*

Les consuls sont chargés spécialement d'assurer, par tous les moyens en leur pouvoir, l'exécution des lois pour la répression de la traite des noirs (1).

873. Arrestation des négriers. — Si, à l'arrivée dans le port de sa résidence d'un navire couvert du pavillon français, le consul venait à apprendre que ce bâtiment a été employé à la traite, il devrait constater le fait par un procès-verbal, saisir ensuite le navire et les noirs trouvés à bord, et les faire conduire soit en France, soit dans la colonie la plus voisine, en requérant à cet effet l'assistance des bâtiments de l'État qui se trouveraient à portée, ou, à leur défaut, en employant tout autre moyen d'expédition. Rien n'empêcherait, par exemple, de substituer à l'équipage un équipage nouveau, avec un agent de confiance ayant mission de remettre à l'autorité maritime supérieure du port de destination le navire et les noirs. L'équipage du bâtiment saisi, s'il ne pouvait sans danger être laissé à bord, devrait être renvoyé en

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 6 (F.

France par les occasions les plus promptes et les plus économiques ; les dépenses qui pourraient en résulter, et que le capitaine n'aurait pas le moyen d'acquitter, seraient avancées au compte du département de la marine, sauf répétition contre qui de droit après jugement (1).

Dans le cas où le navire soupçonné d'avoir fait la traite n'aurait plus de noirs à bord, le consul devrait tâcher, par l'interrogatoire du capitaine et de l'équipage, de découvrir la vérité, et si la contravention demeurait constante, il devrait faire également conduire le navire en France, à moins que le capitaine ne s'engageât sous caution à l'y ramener lui-même (2).

Dans les deux cas, les papiers de bord, procès-verbaux et toutes les pièces utiles à l'instruction de la procédure, seraient adressés en France au ministère de la marine, ou au gouverneur si le navire était dirigé sur une de nos colonies.

La loi exempte de toute peine les hommes de l'équipage autres que les capitaines, officiers et subrécargues, qui, avant toute poursuite connue d'eux et au plus tard dans les quinze jours après leur débarquement, soit dans les ports de France ou des colonies, soit dans ceux des pays étrangers, auront déclaré aux agents du gouvernement, ou à leur défaut devant les autorités du lieu, les faits relatifs à la traite auxquels ils ont participé (3). Il est essentiel que le département de la marine soit informé des révélations de cette nature qui pourraient être faites devant les consuls, ceux-ci doivent, par conséquent, lorsqu'il y a lieu, lui faire parvenir par duplicata les procès-verbaux constatant les dépositions qu'ils ont été à portée de recevoir (4).

Il est un troisième cas dans lequel les consuls peuvent encore être appelés à saisir un négrier, celui où un armement

(1) Circulaire de la marine du 7 juillet 1823. — Loi du 4 mars 1831, art. 13 et 14 (F.)

(2) Circulaire de la marine du 7 juillet 1823.

(3) Loi du 4 mars 1831, art. 6. (F.)

(4) Circulaire de la marine du 29 avril 1831.

pour la traite sous pavillon français, ou, pour mieux dire, un affrétement dans ce dessein aurait lieu dans leur résidence. L'armement sans aucun achat ou vente d'esclaves est en effet une part prise au trafic et constitue un délit (1). Mais la poursuite ne peut avoir lieu que lorsque la preuve du but de l'armement paraît résulter soit des dispositions faites à bord, soit de la nature du chargement. Quoique les consuls n'aient pas qualité pour commencer une poursuite judiciaire, leur devoir n'en est pas moins de recueillir les preuves du but criminel de l'armement. On sait que ces preuves se déduisent de la condition spéciale du navire, de son genre d'armement, de son accastillage, de son arrimage et de ses autres dispositions intérieures, enfin de la réunion à bord de chaînes, colliers de fer, menottes, bidons, gamelles, etc.

Le devoir rigoureux du consul dans la résidence duquel aurait lieu un armement de cette nature serait encore de saisir le navire, car le fait seul de son armement pour la traite suffit pour qu'il puisse être confisqué (2), et de le faire conduire en France avec son chargement dans l'état dans lequel il aurait été saisi ; un procès-verbal détaillé de cet état du chargement, signé à la fois par le consul et le capitaine arrêté, ainsi que par le capitaine conducteur, devrait dans ce cas être transmis au département de la marine, en même temps que tous les autres actes, interrogatoires ou enquêtes faits au consulat à cette occasion.

Les devoirs que les consuls ont à remplir lorsque des navires arrêtés par des bâtiments de l'État sous prévention de traite sont amenés dans leur résidence, sont les mêmes que dans le cas où l'arrestation a eu lieu pour fait de piraterie. Nous devons ajouter seulement que, si le navire capturé venait à être condamné pour cause d'innavigabilité, les noirs trouvés à bord ne pourraient être débarqués qu'autant que les lois du pays le permettraient et que leur liberté ne serait pas menacée ; autrement ils devraient être embarqués sur un

(1) Loi du 4 mars 1831, art. 1er. (F.)
(2) Loi du 4 mars 1831, art. 5. (F.)

bâtiment affrété *ad hoc*, et envoyés soit en France, soit dans la colonie la plus voisine.

874. Transport des esclaves. — La loi du 4 mars 1831, ne parlant que de la traite des noirs, ne s'applique qu'au trafic qui a lieu sur les côtes d'Afrique, et, comme toutes les lois pénales, elle ne saurait être étendue.

Cependant l'attentat à la liberté n'existe pas seulement contre les noirs des côtes d'Afrique, il est tout aussi criminel lorsqu'il est commis en Amérique, dans le Levant, dans l'Inde, ou ailleurs, quelle que soit la couleur des hommes qui en sont les victimes. Il faut pour ces cas divers recourir à l'ordonnance du 18 janvier 1823, qui prononce l'arrestation de tout navire français employé au transport des esclaves, la conduite de ceux-ci en un lieu où leur sûreté et leur liberté soient garanties, le retour en France du capitaine coupable et son interdiction perpétuelle du commandement.

Il est expressément recommandé aux consuls d'assurer, par tous les moyens en leur pouvoir, l'exécution de cette ordonnance, tout autant que celle des lois qui prohibent la traite, et de s'opposer au transport pour compte d'autrui, sous pavillon français, d'individus vendus ou destinés à être vendus comme esclaves (1). La marche qu'ils ont à suivre pour atteindre ce but est la même que dans les cas ordinaires de traite des noirs. L'ordonnance de 1823 ne s'applique du reste en aucune façon au transport des esclaves que les Turcs en Levant ou en Barbarie emmènent avec eux en voyage pour leur service personnel.

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 6. F.

CHAPITRE IX

Des prises maritimes.

La déclaration sur l'abolition de la course que les plénipotentiaires des puissances représentées au Congrès de Paris ont signée le 16 avril 1856 (1), et à laquelle presque toutes les puissances maritimes ont adhéré depuis lors, rendra sans doute désormais d'une rare application nos anciens règlements sur les prises. Toutefois, l'Espagne, le Mexique et les États-Unis ayant jusqu'ici refusé de renoncer à l'usage des corsaires, et d'un autre côté des navires marchands ou des bâtiments de guerre étrangers pouvant dans tous les cas être capturés par des bâtiments de la marine militaire, nous ne croyons pas inutile de reproduire ici les règles que les consuls auraient éventuellement à suivre soit pour la police des armements en course, soit à l'égard des prises conduites dans le port de leur résidence.

Ces règles sont principalement contenues dans l'arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803) qui forme le code complet en la matière; il convient néanmoins de consulter également le titre IX du livre III de l'ordonnance de 1681, la déclaration du 24 juin 1778, le règlement du 28 juillet de la même année, celui du 8 novembre 1779, les arrêtés des 6 germinal an VIII (17 mars 1800) et 9 ventôse an IX (28 février 1801), le décret du 18 juillet 1854 et la déclaration du Congrès de Paris du 16 avril 1856 (2).

Section Ire. — *Des armements en course.*

875. Des armements et lettres de marque. — La course, pour être légale, doit être autorisée; nul ne peut armer un

(1) V. *Recueil des traités de la France*, t. VII, p. 91.

(2) Ordonnances du 29 octobre 1833, art. 78, et du 7 novembre 1833, art. 31. (F.

vaisseau en guerre sans commission de l'amiral, dit l'ordonnance de 1681 ; celui qui arme en course doit donc être muni d'une commission authentique du pouvoir exécutif de la nation à laquelle il appartient, sans quoi il serait, avec juste raison, traité comme pirate.

Il y a deux sortes d'armements : la course proprement dite, et l'armement particulier qu'on appelle en guerre et marchandises.

En temps de guerre maritime avec une puissance qui n'a pas consenti à l'abolition de la course, les armements en course, sous pavillon français, peuvent avoir lieu en France comme à l'étranger : mais nul ne peut obtenir de lettres de marque s'il n'est citoyen français, et en outre, quand il réside à l'étranger, s'il n'est immatriculé dans un consulat (1).

Les lettres de marque sont délivrées par le ministre de la marine.

Lorsque nos traités autorisent des armements de cette nature, ceux qui veulent obtenir des lettres de marque à l'étranger doivent s'adresser aux consuls, qui transmettent leur demande au ministre de la marine en lui faisant connaître la solvabilité de l'armateur, la réputation du capitaine qui doit commander, l'espèce et le port en tonneaux du bâtiment, la force de l'équipage qui le montera, le nombre et le calibre des canons qu'il doit porter.

Si le bâtiment doit être armé en guerre et marchandises, les consuls doivent en outre indiquer par aperçu la nature et la valeur de la cargaison, ainsi que la destination du bâtiment.

Les capitaines désignés pour commander des corsaires sont tenus de prouver leur moralité et leurs talents par la production de certificats émanant des officiers sous les ordres desquels ils ont servi ou des armateurs qui les ont déjà employés (2).

---

(1) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 16. (F.)

(2) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 18. (F.) — Circulaire de la marine du 1er octobre 1814.

Lorsque le ministre de la marine a expédié aux consuls les lettres de marque demandées par eux, celles-ci doivent être visées et enregistrées sommairement en chancellerie ; leur durée commence du jour où a lieu cet enregistrement : les consuls doivent toujours avoir soin d'en faire connaître la date au ministère de la marine (1).

D'après la nature des croisières et sur la proposition des consuls, la durée des lettres de marque est fixée à six, douze, dix-huit et même vingt-quatre mois. La seule autorité qui a le droit de conférer des lettres de marque peut seule aussi avoir celui d'en prolonger la durée. Il est en conséquence expressément interdit aux consuls de prolonger la durée d'une lettre de marque sans y être spécialement autorisés par le ministre de la marine, et cette autorisation, lorqu'elle a été accordée, doit être, ainsi que sa date, mentionnée sur la lettre de marque (2).

Chaque lettre de marque est accompagnée d'un nombre suffisant de commissions de conducteurs de prises, et il doit y être joint un exemplaire de l'arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803) ; les frais de port de ces lettres et des pièces qui y sont annexées sont à la charge des armateurs. Lorsqu'un consul délivre une lettre de marque dont le ministre de la marine lui a fait l'envoi, il doit, en conséquence, exiger le remboursement de ces frais, et en donner un reçu à l'armateur pour que celui-ci puisse comprendre la dépense dans son compte d'armement (3).

876. Cautionnement des armateurs. — Tout armateur de bâtiment armé en course ou en guerre et marchandises est tenu de fournir par écrit un cautionnement qui sert d'une part à ménager au propriétaire illégalement capturé la possibilité d'un recours efficace contre le capteur, et de l'autre à garantir les droits des équipages et de la caisse des invalides.

(1) Circulaire de la marine du 19 germinal an XII (9 avril 1804).
(2) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 19 et 22 (F).
(3) Circulaire de la marine du 9 brumaire an VII (30 octobre 1798).

Ce cautionnement est de 37 000 fr., et du double lorsque l'équipage comprend plus de cent cinquante hommes. Dans ce dernier cas, le cautionnement doit être fourni solidairement par l'armateur, par deux cautions non intéressées dans l'armement et par le capitaine (1).

Les cautions sont reçues à l'étranger par acte authentique dressé en chancellerie. Les individus présentés comme caution d'un armement doivent être Français et offrir en France des garanties positives de solvabilité ; s'ils ne sont pas domiciliés dans le port où l'armement a lieu, ils peuvent se faire représenter, mais seulement en vertu d'un pouvoir en forme appuyé d'un certificat du président du tribunal de commerce ou du consul du lieu de leur domicile, attestant leur solvabilité, et ces pièces doivent alors être annexées à l'acte de cautionnement.

Il est à observer que celui qui a déjà servi de caution pour plus de trois armements non liquidés ne peut être admis à être caution pour un quatrième ; à chaque cautionnement, celui qui le souscrit est en conséquence tenu de déclarer ceux qu'il aurait déjà pu souscrire (2).

877. Responsabilité des consuls. — Les règlements déclarent les consuls personnellement responsables de l'emploi des lettres de marque qu'ils remettraient aux armateurs avant que toutes les formalités que nous venons d'indiquer aient été remplies et que le rôle d'équipage ait été arrêté. Ils leur défendent, en outre, de la manière la plus expresse et sous les peines les plus sévères, de prendre directement ou indirectement aucune part ni intérêts dans les bâtiments armés en course ou en guerre et marchandises (3).

---

(1) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 2. (F.)

(2) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 31. (F.)

(3) Ordonnance d'août 1681, livre III, titre 9, art. 34, et du 5 mai [illegible] — Arrêtés du 13 thermidor an VI (31 juillet 1798), art. [illegible], et du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 122. (F.)

878. Compte ouvert en chancellerie pour chaque croisière. — Les consuls doivent établir dans leur chancellerie, pour chaque croisière des corsaires armés dans leur arrondissement un compte spécial, sur lequel ils apostillent leurs diverses opérations et notent leurs mouvements et leurs prises (1).

879. Composition des équipages. — L'arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803) a tracé des règles particulières et exceptionnelles pour la composition des équipages des corsaires; ainsi, les consuls ne peuvent, à moins d'autorisation expresse de la marine, laisser embarquer sur ces navires des matelots inscrits et en état de servir sur les bâtiments de guerre que dans la proportion d'un huitième de l'équipage entier; quant aux marins étrangers, ils peuvent être employés jusqu'à concurrence des deux cinquièmes, les états-majors restant en dehors de cette disposition (2).

Les capitaines des bâtiments armés pour la course sont tenus, sous peine d'amende, de présenter au consulat pour être portés au rôle d'équipage tous les marins qu'ils ont engagés (3).

Quant aux conditions des engagements, les consuls n'ont pas plus à les régler quand il s'agit d'armements en course que lorsqu'il s'agit d'armements commerciaux; ils se bornent donc à inscrire sur le rôle les conventions que les parties leur déclarent avoir librement admises ou consenties et à mentionner les avances reçues. Aucune part dans les prises à faire ne peut être, avant l'embarquement, promise à qui que ce soit; toute mention à cet égard inscrite par un consul sur le rôle d'équipage serait nulle, comme contraire à la loi.

L'armateur et le capitaine en recevant le rôle d'équipage

(1) Circulaire de la marine du 19 germinal an XII (9 avril 1804).

(2) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 9 et 10. (F.)

(3) Ordonnance du 1er octobre 1784, titre 4, art. 1er. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 11. (F.)

doivent s'engager expressément au bas même de cette pièce, à faire revenir le navire au port d'armement.

Les dispositions de l'ordonnance du 4 août 1819 sur l'embarquement des chirurgiens et du coffre de médicaments dont doivent être munis les bâtiments naviguant à la mer, sont applicables à tous les navires armés en course ou en guerre et marchandises.

880. Police des équipages. — La discipline à bord des corsaires est la même que celle prescrite pour les bâtiments de l'État, les marins embarqués sur ces bâtiments doivent être, suivant la nature de leurs délits, punis d'après les lois pénales et par les tribunaux militaires maritimes (1).

Les déserteurs des corsaires doivent être arrêtés par les soins des consuls, sur la dénonciation des capitaines, comme ceux de tous autres bâtiments ; s'ils sont repris avant le départ de leur navire, ils continuent la croisière à demi-salaire ; sinon ils perdent tous leurs droits acquis pour gages, gratifications et parts de prises (2).

881. Retrait des lettres de marque. — Les armateurs étant civilement et solidairement responsables avec leurs capitaines des infractions que les corsaires peuvent commettre contre les ordres du gouvernement, soit sur la navigation des bâtiments neutres, soit sur les pêcheurs ennemis, les consuls doivent exercer à leur égard la surveillance la plus attentive, et ils sont même autorisés à retirer provisoirement les lettres de marque à ceux qui en auraient abusé (3).

---

(1) Déclaration du 24 juin 1778, art. 27. — Circulaire de la marine du 28 brumaire an VII (18 novembre 1798). — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 31 (F.). — Circulaire de la marine du 1er octobre 1814.

(2) Ordonnance du 31 octobre 1784, titre 18, art. 16 et 17. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 15 (F.).

(3) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 32 (F.). — Circulaire de la marine du 1er octobre 1814.

Section II. — *De la course.*

§ 1er. — De la police de la course.

882. Captures faites sous pavillon tiers ou sans lettre de marque. — Il est défendu à tout corsaire de tirer à boulet sur un bâtiment chassé avant d'avoir arboré le pavillon national ; toute infraction à cet égard exposerait l'armement à perdre ses droits au produit de la prise, si le bâtiment capturé était ennemi, et à encourir des dommages-intérêts envers le propriétaire, si le navire était neutre. L'équipage seul conserverait intact son droit aux parts qu'il aurait eues, si la prise déclarée bonne avait été adjugée aux armateurs (1).

Toute prise faite par un bâtiment non muni d'une lettre de marque est confisquée au profit de l'État et peut même donner lieu à des poursuites criminelles contre le capitaine capteur, à moins que la prise n'ait été opérée dans un cas de légitime défense par un navire de commerce d'ailleurs pourvu de son congé et d'expéditions régulières (2).

Un capitaine de corsaire qui combattrait sous un pavillon autre que celui de l'État dont il a commission, qui serait convaincu d'avoir fait la course sous plusieurs pavillons ou d'être muni de commissions de deux ou plusieurs puissances différentes, se rendrait coupable du crime de piraterie (3).

883. Bâtiments ennemis ou neutres. — Sont susceptibles d'être saisis et déclarés de bonne prise tous les bâtiments appartenant à des pirates ou aux ennemis de l'État, et tous ceux dont la neutralité n'est pas justifiée conformément aux règlements ou aux traités (4).

D'après notre droit maritime à l'égard des neutres, le pavillon couvre toujours la marchandise, la contrebande de

(1) Ordonnance des 9 mars 1696 et 18 janvier 1704. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 33 (F).

(2) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 34 (F).

(3) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 51 et 52 (F). — Loi du 10 avril 1825, art. 1er (F).

(4) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 51 et 53 (F).

guerre exceptée. La déclaration du Congrès de Paris a consacré ce principe et y a ajouté un autre principe qui n'était pas suivi en France jusqu'à présent, c'est celui de l'immunité de la propriété neutre, non contrebande de guerre, à bord des bâtiments ennemis. Les seuls cas dans lesquels un navire neutre peut être capturé sont les suivants : 1° s'il y a eu refus d'amener les voiles ou de mettre en travers après la semonce qui lui en a été faite (1) ; 2° si le bâtiment est employé comme transport de l'ennemi ; 3° si la contrebande de guerre qui se trouve à bord forme au moins les trois quarts de la valeur du chargement (2) ; 4° s'il est constaté qu'il y a eu jet à la mer, suppression ou destruction de papiers, lettres ou autres pièces de bord (3) ; 5° s'il y a eu violation d'un blocus régulièrement notifié et rendu effectif par la présence sur les lieux bloqués d'un ou plusieurs bâtiments de guerre capables d'en interdire l'accès (4).

La contrebande de guerre est toujours saisissable quand elle est destinée à l'ennemi.

884. Captures dans les mers territoriales. — Un navire, même ennemi ou chargé de marchandises de contrebande, ne peut être capturé dans les eaux d'une puissance neutre, c'est-à-dire dans ses rades, dans ses baies, ni dans un rayon de deux lieues marines de ses côtes (5). Il est même défendu, tant par le droit des gens universel que par les lois et les traités de toutes les nations, de continuer des voies de fait contre un navire quelconque dans l'enceinte de la juridiction maritime d'un État neutre.

Ce respect pour les droits des neutres et les mers territoriales est souvent méconnu en temps de guerre par des corsaires

---

(1) Ordonnance d'août 1681, livre III, titre 9, art. 13. — Arrêt du Conseil du 26 janvier 1705. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 57 (F.).

(2) Règlement du 26 juillet 1778, art. 1er.

(3) Règlement du 26 juillet 1778, art. 3. — Arrêté du 29 frimaire an VIII (20 décembre 1799), art. 2.

(4) Ordonnance du 3 décembre 1847. — Déclaration du 16 avril 1856.

(5) Décision du conseil des prises du 27 thermidor an VIII (15 août 1800).

qui ne craignent pas de poursuivre un bâtiment jusque sous le canon des forts d'une puissance réputée faible ou condescendante pour l'un des belligérants. C'est un abus que les consuls ont ordre de réprimer et qui les autoriserait pleinement à retirer leur lettre de marque aux corsaires qui s'en rendraient coupables (1).

885. Envoi des prises au port d'armement des capteurs. — Les capitaines qui ont fait des prises doivent les amener ou les renvoyer, autant qu'il est possible, dans le port d'armement du corsaire. S'ils sont forcés par des causes majeures de conduire ou d'envoyer leurs prises dans quelque autre port, ils sont tenus d'en prévenir immédiatement leurs armateurs (2).

Si le chef conducteur d'un navire capturé fait dans sa route quelques autres prises, celles-ci appartiennent à l'armement dont il fait partie ou à la division navale à laquelle il est attaché. Si, au contraire, sa prise est reprise par l'ennemi, il est dans ce dernier cas jugé à son retour comme le sont dans les mêmes circonstances les commandants des bâtiments de l'État (3).

Il est défendu, sous peine de la vie, à tous individus faisant partie de l'état-major ou de l'équipage d'un corsaire, de couler à fond des bâtiments pris et de débarquer des prisonniers sur les îles ou côtes éloignées, dans le but de céler la prise. Lorsque les preneurs, ne pouvant se charger du navire pris, enlèvent seulement les marchandises ou relâchent le tout par composition, ils sont tenus de se saisir des papiers et d'amener au moins les deux principaux officiers du navire pris, afin que ceux-ci puissent être interrogés sur le fait de la prise ; en cas de contravention, ils perdent ce qui peut leur appartenir dans la prise, si elle est déclarée valide (4).

---

(1) Circulaire de la marine du 2 fructidor an VII (19 août 1799).

(2) Ordonnance d'août 1681, livre III, titre 9, art. 17. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 61. (F.)

(3) Loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795), art. 4 et 5. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 62 et 63. (F.)

(4) Arrêté du 22 mai 1803, art. 64. (F.)

§ 2. — Des recousses.

886. Reprises faites par les corsaires ou par les bâtiments de l'État. — La recousse est soumise aux mêmes règles que la prise directe ; mais le profit qui revient au libérateur varie suivant que la prise est restée plus ou moins longtemps entre les mains du capteur, que le navire a été repris sur des ennemis ou sur des pirates et qu'il l'a été par des corsaires ou par des bâtiments de l'État.

Si le navire français ou allié est repris sur l'ennemi par un corsaire après être resté vingt-quatre heures entre les mains du capteur, il appartient en entier au corsaire ; mais, lorsque la reprise a été faite avant les vingt-quatre heures, le droit de recousse n'est que du tiers de la valeur du navire recous et de sa cargaison, tous les frais relatifs à cette reprise restituée restant à la charge des propriétaires.

Lorsque la reprise est faite par un bâtiment de l'État, elle est restituée à ses propriétaires moyennant allocation, aux équipages preneurs, d'une indemnité égale au trentième de la valeur, si elle a été faite avant les vingt-quatre heures, et au dixième, si elle a été faite après (1).

887. Reprises sur des pirates. — S'il s'agit d'une reprise faite sur des pirates, ceux-ci n'ayant point de titre pour acquérir, il n'y a plus lieu à distinguer si elle est restée plus ou moins de vingt-quatre heures en leur pouvoir, et elle est rendue aux propriétaires en payant pour frais de recousse le tiers de la valeur du navire et de la cargaison (2).

888. Bâtiments repris par leurs équipages. — Lorsque l'équipage d'un navire pris se révolte et, se délivrant lui-même, soustrait le navire au pouvoir du corsaire qui s'en était emparé, il n'y a jamais reprise, et les équipages n'ont droit qu'à une simple gratification au compte de l'armement.

---

(1) Ordonnances d'août 1681, livre III, titre 9, art. 8, et du 15 juin 1779. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 51 (F.)

(2) Ordonnances d'août 1681, livre III, titre 9, art. 10, et du 5 septembre 1718 [illegible] 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 56 (F.)

889. Bâtiments pris par des prisonniers. — Si, au contraire, un corsaire a lui-même été enlevé par des marins prisonniers à son bord, ou si un navire ennemi a été, de quelque manière que ce soit, pris et conduit en France par des Français prisonniers, il n'y a pas non plus recousse, mais il y a prise, et celle-ci est valable au profit des capteurs (1).

§ 3. — Des rançons.

890. Des cas où il peut y avoir lieu à rançon. — Lorsqu'un corsaire a pris un navire ennemi et prévoit ne pouvoir l'amener à son port d'armement, il peut le rançonner, c'est-à-dire le relâcher moyennant composition ; mais, comme le bien de l'État veut qu'on affaiblisse l'ennemi autant qu'il est possible, et que de très graves abus pourraient résulter du rançonnement, les corsaires français ne sont autorisés à rançonner qu'en cas de nécessité absolue et si les circonstances ne leur permettent pas d'amariner leur prise (2).

Pour rançonner un bâtiment ennemi, il faut d'ailleurs que le capitaine du corsaire en ait reçu pouvoir exprès de ses armateurs et qu'il soit muni de traités de rançon en blanc rédigés dans les formes réglementaires (3).

891. Traités de rançon. — Les traités de rançon doivent relater les noms, pavillons, ports d'armement, tonnages, etc., du capteur et de la prise, les circonstances et détails de la capture et les circonstances du rachat ; ils sont rédigés en double exemplaire dont l'un est conservé par le corsaire et l'autre est remis au capitaine rançonné en échange d'une copie de son passeport ou congé de mer.

892. Otages. — Le capitaine de corsaire qui rançonne à la mer est tenu de prendre pour otages de la rançon et d'amener à son port d'armement au moins un des officiers du bâti-

(1) Décret de la Convention du 18 vendémiaire an II (9 octobre 1793).

(2) Déclaration du 24 juin 1778, art. 41. — Arrêt du Conseil du 11 octobre 1780.

(3) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 37, 40 et 47. (F.)

ment rançonné et en outre cinq hommes en sus parmi les plus payés lorsque l'équipage du navire rançonné est de trente hommes ou plus, trois lorsqu'il n'est que de vingt à vingt-neuf hommes, et deux pour les autres cas (1). Il se fait donner en outre par le commandant du bâtiment rançonné des vivres en quantité suffisante pour la nourriture des otages jusqu'au port où ils devront être conduits.

893. Navires pris après avoir été rançonnés. — Un navire qui a déjà été rançonné ne peut l'être une seconde fois par le même corsaire ; mais s'il est rencontré par un second corsaire, il peut être pris et amariné. Dans ce dernier cas le prix de la rançon n'est plus exigible du bâtiment pris, mais le capteur doit en tenir compte à l'armement du corsaire en faveur duquel elle avait été stipulée, à moins qu'il n'aime mieux lui abandonner la prise. Les otages sont, dans le cas de prise faite postérieurement à la rançon, rédimés des charges attachées au titre d'otage, mais ils deviennent alors prisonniers de guerre (2).

894. Remise des otages. — Au retour des croisières et lors du désarmement des corsaires dans un port étranger, les traités de rançon dont il n'a pas été fait usage sont déposés de nouveau en chancellerie ; ceux qui ont pu être souscrits à la mer par les navires rançonnés sont soumis au visa du consul, auquel le capitaine est tenu de présenter en même temps les otages qu'il s'est fait livrer (3).

Le consul procède immédiatement à l'interrogatoire des otages ainsi qu'à celui des officiers et de l'équipage du corsaire, pour s'assurer si la rançon a été légalement exercée et si, outre les valeurs portées aux traités de rançon, le capitaine n'a pas exigé d'autres sommes ou détourné à son profit des effets particuliers ; le résultat de cet interrogatoire est consigné dans un procès-verbal que les déclarants sont requis de signer.

(1) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 43. (F.)
(2) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 44. (F.)
(3) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 45. (F.)

Les actes, billets et obligations que les capitaines de corsaire auraient fait souscrire en contravention à ces dispositions doivent être paraphés par le consul et demeurent déposés en chancellerie jusqu'au jugement définitif (1).

Quant aux otages dont la liste est régulièrement envoyée au ministère de la marine, ils doivent être dirigés sur France par la voie la plus directe et la plus sûre, à moins que, leur évasion à l'étranger n'étant pas à redouter, ils puissent être laissés libres sur parole jusqu'après le payement de la rançon dont ils sont les garants.

Au surplus, toutes les règles prescrites pour l'instruction, le jugement, la liquidation et la répartition des prises sont communes aux rançons (2).

§ 5. — Des prisonniers de guerre.

895. Obligation de conserver les prisonniers. — Tout capitaine de corsaire qui fait des prisonniers à la mer est tenu de les garder jusqu'au lieu de sa première relâche dans un port de France.

Lorsqu'il y a manque de vivres ou quand le nombre des prisonniers de guerre excède celui du tiers de l'équipage, le capitaine d'un corsaire est cependant autorisé à transborder l'excédent de ses prisonniers sur les navires neutres qu'il peut rencontrer à la mer : ce transbordement ne doit toutefois s'effectuer qu'après que le capitaine du bâtiment capturé et les principaux prisonniers se sont engagés par écrit à faire échanger et renvoyer un pareil nombre de prisonniers français de même grade.

896. Remise des prisonniers aux consuls. — Les capitaines de corsaires qui relâchent dans les ports des puissances neutres n'y peuvent débarquer leurs prisonniers et les remettre aux consuls que lorsque ceux-ci, ayant reconnu la nécessité du débarquement, leur en ont donné l'autorisation par écrit.

(1) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 46. (F.)
(2) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 50. (F.)

Le capitaine et un des officiers du bâtiment capturé servant d'otages doivent forcément être retenus à bord et conduits en France (1).

Les consuls sont en droit d'exiger que les commandants des bâtiments de guerre et les capitaines des corsaires déposent en chancellerie les hardes et effets à l'usage personnel des prisonniers qu'ils veulent laisser à terre (2), sauf à pourvoir ensuite par les moyens les plus convenables et les plus économiques à la subsistance de ces mêmes prisonniers, qu'ils peuvent ou faire passer en France, ou consigner, sous condition d'échange, à leur collègue de la nation ennemie à laquelle ils appartiennent.

897. Échange des prisonniers. — Cette remise des prisonniers de guerre aux consuls des nations ennemies n'est pas rigoureusement subordonnée à un échange immédiat ; elle s'effectue au contraire le plus souvent par anticipation contre simple récépissé, mais avec soumission formelle de rendre un nombre égal de Français de même grade détenus dans leur pays ou dans les États des puissances ennemies (3).

Les consuls doivent adresser exactement au ministère de la marine l'état des prisonniers qu'ils ont remis aux agents des puissances ennemies, les soumissions souscrites entre leurs mains, ainsi que la liste des hommes qui peuvent leur avoir été rendus en échange. Cette disposition saurait d'autant moins être négligée, que c'est seulement sur l'état fourni par les consuls que le gouvernement peut faire réclamer l'acquittement des soumissions retirées pour l'échange des prisonniers livrés aux agents des puissances ennemies (4).

---

(1) Ordonnances du 7 novembre 1763 et du 6 octobre 1760, art. 1, 2, 3 et 4. — Arrêtés du 5 vendémiaire an VI (26 septembre 1797), art. 1er, et du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 35, 36, 37 et 38. (F.)

(2) Règlement du 8 novembre 1779, art. 13.

(3) Règlement du 8 novembre 1779, art. 25. — Circulaire de la marine du 17 fructidor an IX (4 septembre 1801). — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 37. (F.)

(4) Arrêté du 6 germinal an VIII (27 mars 1800), art. 9, 11, 12 et 23. — Circulaire de la marine du [illegible] messidor an XI (4 juillet 1802).

L'échange des prisonniers de guerre ayant lieu non seulement par tête, mais par grade, les soumissions reçues par les consuls et les listes transmises par eux en France doivent toujours indiquer les nom, prénoms, âge, lieu de naissance et grade de chaque prisonnier, ainsi que le nom, l'espèce et le port d'armement du bâtiment duquel ils proviennent.

898. Prisonniers français remis aux consuls. — Quant aux prisonniers de guerre français qui arriveraient dans leur résidence ou qui leur seraient également remis sous condition d'échange par les agents des puissances ennemies, les consuls n'ont d'autre devoir à remplir à leur égard que celui de pourvoir à leur subsistance et d'assurer leur rapatriement dans la forme déterminée par les règlements (1).

Section III. — *Des prises.*

§ 1er. — Attributions des consuls en matière de prise.

899. Devoirs exceptionnels des consuls pour l'instruction des prises. — Pendant les premières guerres de la République, les consuls avaient été assimilés aux magistrats chargés en France de l'instruction et du jugement des prises. L'arrêté du 6 germinal an VIII (27 mars 1800), en instituant un tribunal spécial pour le jugement des prises, avait exceptionnellement conservé aux consuls le droit de statuer sur les prises ennemies ou évidemment ennemies, lorsque d'ailleurs les traités ne s'opposaient pas à l'exercice de cette juridiction (2). Mais, d'après cette dernière réserve, les instructions du département des affaires étrangères prescrivirent aux consuls de s'abstenir complètement de toute immixtion dans le jugement des prises et de se borner dans ces sortes d'affaires au rôle de simples magistrats instructeurs (3). En 1854 et 1855, pendant le cours de la guerre contre la Russie, ils ont été

(1) Règlement du 8 novembre 1779, art. 23.

(2) Arrêté du 6 germinal an VIII (27 mars 1800), art. 9, 11, 12 et 23. (F.)

(3) Circulaire des affaires étrangères du 10 germinal an VIII (31 mars 1800).

privés même de cette dernière attribution, sauf dans le cas où une prise entrée en relâche dans le port de leur résidence n'aurait pu, par suite d'avaries ou de circonstances de force majeure, continuer son voyage à destination d'un port d'Europe ou des colonies françaises (1).

Ce n'est donc que pour ces cas exceptionnels ou pour le cas où les restrictions mises à l'exercice de cette partie des attributions consulaires viendraient à cesser, que nous allons indiquer les devoirs qui incombent aux consuls pour l'instruction des prises.

C'est d'ailleurs du département des affaires étrangères ou de celui de la marine, que les consuls reçoivent leurs directions spéciales sur cette partie de leurs attributions, suivant que les questions qui les provoquent se rattachent soit au contentieux diplomatique, soit à l'application de nos lois particulières sur la course et les prises.

§ 2. — De la procédure relative aux prises dans les consulats.

900. Rapport du chef conducteur de prise. — Dès qu'une prise faite par un corsaire ou par un bâtiment de la marine française et amenée dans un port consulaire a été admise à libre pratique, le chef conducteur est tenu : 1° de faire son rapport au consul ; 2° de lui représenter et remettre sur inventaire et sur récépissé les papiers et autres pièces trouvés à bord, ainsi que les prisonniers du navire capturé ; 3° de déclarer le jour, l'heure et le lieu de la capture, si le capitaine lui a fait refus d'amener ses voiles ou de faire voir sa commission ou son congé, s'il a attaqué ou s'il s'est défendu, quel pavillon il portait, et les autres circonstances de la prise et de son voyage (2).

Ce rapport est reçu en chancellerie dans la forme ordinaire

(1) Circulaires (F.) de la marine du 16 août 1854 et des affaires étrangères des [illegible] avril et 31 août [illegible].

(2) Ordonnance d'août 1681, livre III, titre 9, art. 21. — Loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795), art. 6. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 60. (F.) — Circulaire de la marine du 10 août 1854. (F.)

des rapports de mer et est signé par le consul, le chancelier et le déclarant (1). Nous n'avons pas besoin d'insister ici sur le soin qui doit être apporté à la rédaction de cette pièce ; il suffit de rappeler qu'elle est la base de la procédure, et que tous les faits dont le détail y est contenu doivent être expressément affirmés par le déclarant.

901. Transport du consul à bord. — Après avoir reçu le rapport du conducteur de la prise, le consul doit se transporter sur-le-champ à bord, assisté de son chancelier, et si faire se peut, de deux assesseurs français immatriculés et établis dans le pays de sa résidence. Son premier devoir est de dresser procès-verbal de l'état de la prise et de procéder ensuite, en présence du capitaine pris ou de deux officiers ou matelots de son équipage, du capitaine capteur ou du chef conducteur de la prise et même des réclamants s'il s'en présente, à l'apposition des scellés sur tous fermants, écoutilles, chambres et objets quelconques qui peuvent en être susceptibles, en se bornant à inventorier ce qui ne pourrait être mis sous scellés (2).

Il est de toute nécessité que l'administration des douanes du pays soit dûment prévenue par le consul de son transport à bord, afin qu'un agent délégué par elle pour la représenter puisse assister à l'apposition des scellés et signer au procès-verbal qui en est dressé.

Il doit être ensuite établi à bord un gardien des scellés chargé de veiller en même temps à la conservation des effets simplement inventoriés. La nomination de ce gardien et la fixation de son salaire appartiennent au consul et sont mentionnées au procès-verbal d'apposition des scellés (3).

---

(1) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, page 523.

(2) Règlement du 8 novembre 1779, art. 17. — Arrêtés (F.) du 6 germinal an VIII (27 mars 1800), art. 8 et 23, et du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 69. — Circulaires de la marine des 1er octobre 1854 et 14 avril 1855. (F.)

(3) Règlement du 8 novembre 1779, art. 17. — Loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795), art. 8. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 71. (F.)

En général, l'apposition des scellés doit s'opérer d'office, et même sans réquisition, dans tous les cas où une prise est conduite dans un port consulaire, au plus tard dans les vingt-quatre heures qui suivent son admission à libre pratique. Si donc le chef conducteur d'une prise ne se présentait pas immédiatement en chancellerie pour y faire rapport, le consul devrait passer outre et se rendre lui-même à bord pour procéder aux formalités que nous venons d'indiquer et recevoir ensuite, sans désemparer, la déclaration des capteurs.

Nous ferons néanmoins remarquer ici que, pendant la guerre de Crimée, il avait été recommandé aux consuls de ne jamais procéder d'office et de borner leur intervention à faciliter au chef conducteur de prise les moyens d'abréger la durée de sa relâche et de continuer sa route (1).

Après l'apposition des scellés, le consul procède au récolement de l'inventaire des congés, rôles, lettres de mer et autres pièces quelconques que le chef conducteur de la prise doit représenter dans un coffre ou sac scellé des cachets des capitaines des bâtiments capteur et capturé. Tous ces papiers doivent être représentés au capitaine capturé pour qu'il les reconnaisse, et, après avoir été dûment décrits et traduits avec l'intervention d'un interprète désigné par le consul et assermenté, annexés au procès-verbal de récolement du premier inventaire qui en a été dressé.

902. Envoi des lettres en France. — Les lettres particulières doivent être ouvertes et lues en présence de l'officier conducteur de la prise ; celles qui sont en langue étrangère doivent être traduites, et toutes sont jointes à la procédure et adressées avec elle au ministère de la marine (2).

903. Interrogatoire des équipages capteur et capturé. — Le complément de toute instruction en matière de prise

(1) [illegible] 1855 et de la marine [illegible]

(2) [illegible] 1778. — Arrêté du 2 messidor [illegible] art. [illegible] F.

consiste dans l'affirmation du rapport du chef conducteur de la prise, tant par les gens de son équipage que par le capitaine du navire capturé et les autres prisonniers qui l'accompagnent (1).

Le consul procède à cet interrogatoire dans les formes ordinaires (2). Si les comparants ne savent pas le français, on leur adjoint un interprète dont la prestation de serment est mentionnée au procès-verbal. Le capitaine est interrogé le premier; les questions qui doivent lui être posées varient selon que la prise est ennemie ou neutre, qu'elle a été faite en mer ou devant un port bloqué, après ou sans combat; c'est au consul à poser avec la plus grande impartialité toutes celles qui peuvent conduire à la constatation de la vérité, et à recevoir pareillement toutes les déclarations tendantes au même but. Si l'interrogé refuse de répondre à toutes ou à une partie des questions qui lui sont posées, il en est fait mention au procès-verbal ainsi que de son refus de signer, s'il y a lieu. L'interrogatoire des hommes de l'équipage capturé ou des passagers doit, lorsqu'il est jugé nécessaire par le consul, avoir lieu sans désemparer, soit séparément, soit en commun, mais toujours sans que leur capitaine ait pu communiquer avec eux.

Si les assertions de l'équipage du bâtiment capturé présentaient avec la déclaration contenue au rapport du capitaine capteur, de telles différences que l'appréciation de la validité de la prise pût en être rendue difficile, il serait du devoir du consul de ne rien négliger pour arriver à la complète révélation de la vérité. Ainsi, il devrait interroger de nouveau les deux capitaines et leurs équipages, mais sans cependant les mettre en présence les uns des autres pour discuter contradictoirement les faits allégués par eux.

---

(1) Règlement du 8 novembre 1779, art. 3 et 5. — Loi du 3 brumaire an IV (24 octobre 1795), art. 8. — Arrêtés (F) du 6 germinal an VIII (27 mars 1800), art. 8 et 24, et du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 73. — Circulaire de la marine du 10 août 1854 (F).

(2) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, page 213.

Les règlements ont prévu le cas où une prise serait amenée sans prisonniers, charte-partie ni connaissements et veulent qu'alors l'équipage du navire capteur soit interrogé séparément et avec le plus grand soin sur les circonstances de la prise, pour faire connaître, s'il se peut, sur qui elle a été faite et si l'état dans lequel elle se trouve n'est pas le résultat d'un crime (1).

904. Transmission de la procédure en France. — Aussitôt que l'instruction de la procédure telle qu'elle vient d'être tracée se trouve terminée, le consul adresse les actes dont elle se compose, avec les pièces de bord à l'appui, au ministère de la marine, sous le timbre de l'*Établissement des invalides* (bureau des prises, bris et naufrages), lequel les fait parvenir au secrétariat du conseil des prises; dans la prévision de leur perte en mer, les agents doivent conserver dans leur chancellerie une copie collationnée de chacun d'eux. Toutes les pièces de bord concernant le navire ou la cargaison et tous les documents ou lettres saisis sur la prise et qui sont adressés au ministère de la marine doivent être accompagnés d'une traduction faite par le chancelier ou par un interprète assermenté (2).

Cet envoi de la procédure doit être fait au plus tard dans les dix jours à partir de celui où il a été procédé à l'apposition des scellés, et la remise au capitaine qui en est chargé, lorsque l'envoi a lieu par mer, doit être constatée par un récépissé, indépendamment de la mention qui en est faite sur le rôle d'équipage.

905. Transactions en matière de prises. — Les transactions en matière de prises ont de tout temps été prohibées, et les

(1) Ordonnance d'août 1681, livre III, titre 9, art. 2. — Loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795), art. 12. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 74. (F.)

(2) Arrêté du 6 germinal an VIII (27 mars 1800), art. 20 et 24. (F.) — Circulaire des affaires étrangères du 4 thermidor an VIII (23 juillet 1800). — Id. de la marine des 9 thermidor an VIII (28 juillet 1800), 10 floréal an XII (30 avril 1804), 17 octobre 1855 et 16 août 1856. (F.)

règlements actuels défendent encore sous les peines les plus sévères les reventes en mer de prises faites sur l'ennemi. Les transactions souscrites dans les ports avec les propriétaires des prises peuvent à juste titre, si elles n'ont pas été approuvées par l'autorité compétente, être considérées comme des reventes et sont à ce titre contraires aux lois. Néanmoins on ne peut disconvenir qu'il est telles circonstances où ces transactions sont indispensables ; mais le Conseil d'État est le seul juge des cas où elles peuvent être tolérées et de ceux où elles doivent continuer d'être proscrites. Aussi les consuls ne sauraient-ils permettre la mise à exécution d'aucune transaction de ce genre sans que les parties aient justifié devant eux de son approbation par une décision du Conseil d'État (1).

906. État des prises à transmettre en France. — A la fin de chaque mois, les consuls doivent adresser au ministère de la marine un état de toutes les prises arrivées dans les ports de leur arrondissement, avec des notes et des observations sur l'état des procédures et les motifs qui peuvent occasionner des retards. Les prises mentionnées sur cet état doivent y figurer jusqu'à ce qu'elles aient été liquidées (2).

907. Correspondance avec les ports d'armement des corsaires. — Indépendamment des informations de toute nature que les consuls doivent transmettre en France relativement aux prises conduites dans les ports de leur arrondissement, il leur est prescrit d'entretenir une correspondance exacte et détaillée avec l'administration de la marine dans les ports d'armement de ces prises, de la tenir au courant des ventes et des liquidations provisoires auxquelles il peut être procédé par leurs ordres, et lui fournir enfin toutes les pièces et tous les documents nécessaires pour qu'il puisse être procédé régulièrement à la liquidation définitive et à la répartition

(1) Circulaire de la marine du 10 nivôse an XIII (31 décembre 1804).
(2) Circulaire de la marine du 1er octobre 1810.

de chaque croisière, opérations qui, ainsi que nous le dirons bientôt, doivent toujours être faites au port d'armement (1).

908. Levée des scellés et débarquement de la cargaison. — Lorsque les marchandises provenant de prises ont, au moment de l'arrivée du navire capturé, été déclarées et reconnues sujettes à dépérissement, les consuls sont autorisés, après envoi en France de la procédure d'instruction, et sans attendre la décision sur la validité de la prise, à procéder à la levée des scellés, au débarquement de la cargaison, à son estimation et à sa mise en magasin. Il ne peut d'ailleurs être procédé à ces opérations qu'en présence du conducteur de la prise et avec l'autorisation de la douane territoriale. Les marchandises emmagasinées doivent être mises à terre dans des magasins fermant à trois clefs différentes, dont l'une reste au pouvoir du consul, l'autre est remise à l'administration des douanes, et la troisième à l'officier conducteur de la prise (2).

909. Vente provisoire des prises. — Il doit être procédé sans délai à la vente provisoire des effets sujets à dépérissement, soit d'office par ordre du consul, soit à la requête du capteur (3). Lorsque la prise est évidemment ennemie, le consul peut même permettre la vente tant du navire que de la cargaison sans attendre le jugement du conseil des prises. Mais, s'il s'agit d'une prise neutre ou qui ne soit pas évidemment ennemie, la vente, même provisoire, ne peut avoir lieu sans le consentement du capitaine capturé, et, en cas de refus, s'il y a nécessité absolue de vendre, cette nécessité doit être constatée par une visite d'experts nommés conjointement par l'armateur ou son représentant et ce même capitaine, ou bien d'office par le consul.

(1) Circulaire de la marine du 10 floréal an XII (30 avril 1804).

(2) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 78 (F).

(3) Règlement du 8 novembre 1779, art. 9. — Arrêté du 6 germinal an VIII (27 mars 1800), art. 15 (F). — Arrêté du 22 mai 1803, art. 79 (F). — Circulaire de la marine du 16 août 1804 (F).

Aucune vente d'effets provenant de prises ne peut avoir lieu qu'aux enchères, avec publicité et après affiches dans le port ou les ports voisins. A l'exception du navire, qui seul peut être vendu en bloc, les marchandises doivent l'être par parties ou par lot, réglés de gré à gré par les intéressés ou, à leur défaut, par le consul (1). C'est comme on le voit, la même marche que celle qui est prescrite par les règlements pour les ventes de produits de sauvetages, et nous n'avons pas besoin de rappeler à cette occasion qu'il est interdit aux consuls et chanceliers de se rendre directement ou indirectement acquéreurs ou adjudicataires de quelque partie que ce soit des objets ainsi vendus d'après leurs ordres ou par leur entremise (2).

Le produit de ces ventes exceptionnelles est immédiatement versé en numéraire dans la caisse des prises du consulat (3), la loi interdisant d'accepter en échange des acquéreurs, quels qu'ils soient, aucune soumission ni caution ; sauf le cas d'envoi en numéraire par des bâtiments de guerre français partant pour la France, il doit être transmis en traites, suivant les formes ordinaires, au ministre des affaires étrangères pour compte du ministre de la marine qui en fait faire le recouvrement par le trésorier général des invalides sur mandat de l'administrateur de l'établissement (4).

Section IV. — *De l'exécution des décisions rendues en matière de prises.*

910. Compétence des consuls. — Les consuls sont chargés de l'exécution des décisions rendues en matière de prises, et

(1) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 76 et 85 (F.). — Circulaire de la marine du 1er octobre 1815.

(2) Arrêté du 6 germinal an VIII (27 mars 1800), art. 15 (F.). — Circulaire de la marine du 13 fructidor an IX (31 août 1801). — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 76 (F.). — Circulaire de la marine du 10 février 1817.

(3) Circulaire de la marine du 16 août 1854 (F.).

(4) Arrêté du 6 germinal an VIII (27 mars 1800), art. 25 (F.). — Instruction du 10 mai 1804 (F.).

leur concours est nécessaire dans tous les actes qui en sont la suite (1).

Les décisions sur la validité des prises sont exécutées à la diligence des intéressés, le ministère de la marine agissant pour le compte des capteurs lorsqu'il s'agit de prises faites par les bâtiments de l'État.

911. Restitution ou vente définitive de la prise. — Lorsque la capture a été invalidée, la prise est rendue aux propriétaires ; si, au contraire, elle a été déclarée valable, il est procédé à la levée des scellés, au débarquement de la cargaison et à sa vente, ainsi qu'à celle du navire, à moins que ces opérations n'aient déjà eu lieu exceptionnellement. Quoique par le fait de la condamnation le capteur soit devenu légitime propriétaire, les règlements n'en exigent pas moins que la vente définitive soit précédée et accompagnée des mêmes formalités que les ventes exceptionnelles, sauf la présence du capitaine capturé qui serait alors évidemment superflue.

Toutefois et lorsqu'il s'agit de prises faites par un corsaire, s'il se trouve sur les lieux un représentant des armateurs muni de pouvoirs spéciaux en bonne forme, le soin de requérir la vente définitive des prises, d'en fixer les conditions, de déterminer les lots et d'y faire enfin procéder, doit lui être laissé, à la charge de remettre à la chancellerie, dans le mois qui suivra la livraison complète des effets vendus, le compte du produit de la prise avec toutes les pièces justificatives ; mais l'intervention du consulat serait toujours nécessaire pour la validité des procès-verbaux de vente, aucune vente à l'amiable ne pouvant avoir lieu pas plus après qu'avant la condamnation d'une prise. Ce cas se présente, du reste, rarement à l'étranger, et les consuls font alors recette des ventes auxquelles ils ont fait procéder d'office, en en versant le produit dans la caisse des prises (2).

---

(1) Arrêté du 6 germinal an VIII (27 mars 1800), art. 25 (F). — Décret impérial du 16 juillet 1854 (F).

(2) Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 88 (F). — Circulaire de la marine du 10 février 1817.

Les états des produits de ventes des prises, visés et certifiés par les consuls, doivent toujours être transmis par ces agents au ministère de la marine et au port d'armement des capteurs (1).

Nous croyons devoir rappeler ici que les bâtiments pris sur l'ennemi sont réputés être devenus français et peuvent par conséquent être rearmés sous notre pavillon s'ils ont été acquis par des Français (2).

912. Des cas où la vente ne peut avoir lieu. — Il peut arriver qu'un gouvernement qui, en temps de guerre, autorise la relâche dans ses ports des corsaires et des prises conduites par les belligerants, ne permette cependant pas la vente de ces dernières sur son territoire.

Pour sauvegarder dans ce cas les droits et les intérêts des capteurs, les consuls, à moins d'ordres contraires et après en avoir instruit les departements des affaires étrangères et de la marine, n'ont que deux alternatives : ou autoriser l'emmagasinement des produits, ou permettre leur extraction sous pavillon neutre.

Selon que les intéressés, à qui appartient le droit exclusif de choisir entre ces deux moyens, se prononcent pour l'emmagasinement ou pour l'extraction, le consul doit, dans le premier cas, faire dresser un inventaire détaillé des objets mis en dépot et placés sous sa surveillance immédiate ; dans le deuxieme, s'assurer que toutes les conditions légales d'exportation ont été remplies, et tenir la main à ce que les cargaisons qui ne peuvent être dirigées que sur un port français soient assurées contre tous risques ou événements de mer (3).

Section V. — *De la liquidation et de la répartition des prises.*

913. Liquidation des prises. — En matière de prises, on distingue la liquidation particulière et la liquidation générale.

---

(1) *Formulaire des chancelleries*, tome 1er, mod. nos 393 et 394.

(2) Loi du 27 vendémiaire an II (18 octobre 1793), art. 2 (F.).

(3) Circulaire de la marine du 17 messidor an XII (16 juillet 1804).

La première est celle qui se fait pour établir le produit net de chaque prise ; la seconde est celle qui a pour but de déterminer, par la comparaison du compte de mise hors des frais de croisière d'un bâtiment armé en course avec les liquidations particulières de ses prises, la perte ou le bénéfice qui en résulte, ainsi que la répartition de cette perte ou de ce bénéfice entre les divers intéressés à l'armement. L'administration de la marine est seule chargée des liquidations tant générales que particulières des prises faites par les bâtiments de l'État seuls ou concurremment par ceux-ci et par des corsaires (1).

Les liquidations générales des croisières des corsaires s'effectuent toujours au port d'armement, tandis que la liquidation particulière de chaque prise se fait dans le port, soit français, soit étranger, où le navire a été amené et vendu.

Si la vente définitive d'une prise conduite en pays étranger par un corsaire a eu lieu par un fondé de pouvoir spécial des armateurs, nous avons déjà dit que le compte général des frais et produits de cette vente, qui en constitue par le fait la liquidation, devait être déposé en chancellerie. Les consuls sont tenus d'adresser, immédiatement après l'avoir reçu, une copie de ce compte tant au ministère de la marine qu'au port d'armement du bâtiment capteur pour mettre l'administration en mesure de faire rendre compte aux armateurs des sommes dévolues à la caisse des invalides.

Les règlements ne permettent pas, dans ce cas, qu'il soit procédé à la répartition des produits, laquelle ne peut légalement avoir lieu que lors du désarmement du corsaire ; les armateurs sont seulement autorisés à donner ou faire donner à leurs équipages des acomptes de parts de prises ou de salaires, pourvu toutefois que les paiements en soient effectués en chancellerie et apostillés sur le rôle d'équipage (2).

Lorsqu'au contraire la vente et la liquidation provisoire

(1) Arrêté du 6 germinal an VIII (27 mars 1800), art. 16, 17 et 18. — [illegible]

(2) Arrêt du Conseil du 15 décembre 1782. — Circulaires de la marine des 19 germinal et 10 floréal an XII (9 et 30 avril 1804) et du 1er octobre [illegible]

de la prise ont eu lieu d'office à la diligence du consul et sans que les armateurs fussent représentés, le compte de la liquidation se dresse au consulat et se transmet également tant au ministère de la marine qu'au port d'armement du bâtiment capteur (1).

Quant aux prises faites par les bâtiments de l'État, leur liquidation générale s'effectue bien dans le port d'attache du capteur ; mais la liquidation particulière de chacune d'elles, lorsqu'elles ont été pour une cause quelconque conduites et vendues à l'étranger, s'établit en chancellerie, et il doit en être adressé au ministère de la marine un état en double expédition indiquant tant le détail des dépenses de toute nature que le produit net des prises, et accompagné de toutes les pièces justificatives nécessaires (2).

914. Répartition partielle des prises faites par des bâtiments de guerre. — Dans le cas où un bâtiment de l'État qui a conduit une prise dans un port étranger se trouve encore dans ce port lorsque la décision définitive qui l'a condamnée parvient au consul, et pourvu que l'état-major et l'équipage n'aient pas été changés dans l'intervalle, il peut être procédé à la répartition du produit de la vente en cas de nécessité dûment constatée par le commandant. Cette répartition ne peut cependant être que provisoire et ne doit en aucun cas excéder la moitié de la valeur de la prise (3).

Le produit des prises faites par les bâtiments de l'État est partagé, savoir : un tiers entre les officiers généraux, commandants et officiers ou autres personnes composant les états-majors, et les deux autres tiers entre les équipages (4).

Le tiers attribué aux officiers et les deux autres tiers revenant à l'équipage sont eux-mêmes répartis en nombre de

(1) Arrêté du 6 germinal an VIII (27 mars 1800), art. 26.

(2) Circulaires de la marine des 19 germinal an XII (9 avril 1804) et 1er octobre 1814. — *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, mod. n° 122.

(3) Règlement du 2 novembre 1779, art. 17. — Circulaire de la marine du 1er octobre 1814.

(4) Arrêté du 9 ventôse an IX (28 février 1801), art. 9. (F.)

parts et par grades, conformément aux articles 10 et 12 de l'arrêté du 9 ventôse an IX (28 février 1801).

Avant la répartition des parts, les droits des invalides doivent être réservés : ils sont dans l'espèce de deux et demi pour cent du produit brut de toutes les prises quelconques, et en outre du tiers du produit net des corsaires, bâtiments et cargaisons pris sur le commerce ennemi (1).

La répartition de la moitié au plus de la part revenant aux capteurs s'opère sur un état spécial dressé en double expédition par les soins du consul, conjointement avec l'officier d'administration du bâtiment, et qui doit être émargé par chacune des parties prenantes. Les parts des marins décédés, celles des absents et des déserteurs sont réservées et restent déposées dans la caisse des prises de la chancellerie. Ces états de répartition sont retenus par le consul, et l'un d'eux est ensuite annexé en original au compte final de liquidation de la prise transmis au ministère de la marine.

915. Envoi des fonds en France. — Sauf ce cas particulier, le produit intégral des liquidations de prises faites par des navires de guerre doit être transmis au ministère des affaires étrangères dans la même forme que celui des ventes exceptionnelles qui peuvent avoir lieu à l'étranger (2), conformément à l'instruction de comptabilité de 1891.

Quant aux produits des prises des corsaires, comme ils ne sont susceptibles d'aucune répartition provisoire ou partielle, ils sont remis en sommes brutes, directement et intégralement aux armateurs, sur l'exhibition d'un titre en bonne forme, la retenue des droits revenant à la caisse des invalides ne s'effectuant qu'en France, lors de la liquidation générale de la croisière (3).

---

(1) Loi du 13 mai 1791, art. [illegible]. — Arrêté du 9 ventôse an IX (28 février 1801), art. 2 (F). — Ordonnance du 23 mai 1816, art. [illegible]. — Règlement du 17 juillet 1816, art. 60.

(2) Circulaire (F) de la marine du 16 août 1851 et instruction du 10 mai 1891 (F).

(3) Circulaire de la marine du 2 fructidor an XI (13 septembre 1803).

916. Taxations de chancellerie. — Il n'est attribué aux consuls aucune indemnité à raison de l'administration des prises dont ils sont chargés : les chanceliers perçoivent seulement 15 centimes pour 100 francs sur le dépôt fait dans leur caisse des sommes provenant de ventes de prises (1), et cette taxation tient lieu de toute autre perception de chancellerie pour les actes de toute nature que peut motiver l'administration d'une prise : elle est prelevée au moment de l'envoi des fonds en France ou de leur remise aux intéressés, mais reste toujours subordonnee à la regularisation des comptes provisoires de liquidation dressés à l'etranger (2).

Section VI. — *Des liquidations définitives des croisieres.*

917. Parts revenant aux équipages. — La liquidation définitive des croisières et la repartition du produit des prises qui en est la suite devant toujours avoir lieu au port d'armement des corsaires, les consuls sont appelés à intervenir dans celles qui concernent les corsaires armes dans leur résidence.

Le tiers du produit des prises appartient à l'equipage du bâtiment qui les a faites ; mais le montant des avances payees à l'armement ou en cours de croisiere doit être deduit sur les parts de ceux qui les ont reçues. Les équipages des batiments armes en guerre et marchandises n'ont que le cinquième des prises, sans deduction aucune pour avances déjà reçues (3).

Le coffre du capitaine pris et les pacotilles ou marchandises qui peuvent lui appartenir, dans quelque endroit du batiment qu'elles soient chargees, ne peuvent en aucun cas etre réclames par le capitaine du corsaire qui a fait la prise.

(1) Règlement du 17 juillet 1816, art. 82. — Tarif du 30 novembre 18[illegible], art [illegible]
(2) [illegible] — Circulaires (F) de la marine du 16 aout 1854 et des affaires étran[gères du] [illegible] aout 1854.
[illegible]ce de la marine du 10 fevrier 1817
[illegible] du 6 du 24 juin 1778, art. 22 et 23. — Arrêté du 2 prairial an XI [illegible] art. 91 et 92 (F).

Les armateurs sont seulement autorisés à accorder, en dehors de la répartition, aux capitaines des navires et aux conducteurs des prises, une gratification de deux pour cent sujette à retenue en faveur des invalides (1).

918. Retenue en faveur des invalides. — La retenue exercée au profit de la caisse des invalides, tant sur les prises faites par les corsaires que sur le montant des rançons imposées en mer, est de cinq pour cent du produit net (2).

919. Compte de liquidation. — Dans le mois qui suit l'achèvement de la croisière, ou lorsque la perte du corsaire est, sinon certaine, du moins présumée, l'armateur doit déposer en chancellerie les comptes des frais de relâche et de désarmement ainsi que les liquidations particulières de chacune des prises du même corsaire, afin que le consul, assisté, si faire se peut, de deux assesseurs, puisse procéder à la liquidation générale et définitive de la croisière.

Cette liquidation doit être faite dans le mois de la remise de ces différentes pièces, sauf à laisser pour mémoire et à réserver pour un complément de liquidation les articles qui pourraient donner lieu à un trop long retard (3).

S'il survenait des réclamations entre les armateurs et les équipages au sujet de cette liquidation, les consuls devraient surseoir à toute exécution et en référer au ministère de la marine (4).

920. Répartition des produits. — Cette opération effectuée, il est procédé à la répartition des parts entre le capitaine, les officiers majors, officiers mariniers, volontaires, matelots, soldats ou autres composant l'équipage.

(1) Déclaration du 24 juin 1778, art. 29. — Arrêtés du 17 floréal an XI (7 mai 1803), art. 9, et du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 91 (F.).

(2) Loi du 13 mai 1791, art. 1. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 95 (F.). — Ordonnance du 22 mai 1816, art. 5. — Règlement du 17 juillet 1816, art. 40.

(3) Circulaire de la marine du 1er octobre 1814.

(4) Arrêt du Conseil du 15 décembre 1782. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 99 et 104 (F.).

Il y est procédé par un conseil composé du capitaine et d'officiers dont le nombre est limité à six : les uns et les autres prêtent serment d'agir et décider en leur âme et conscience, et se réunissent ensuite au consul pour faire le règlement définitif des parts. Celui-ci, signé par tous ceux qui ont coopéré à sa rédaction, est exécutoire sans recours possible devant les tribunaux (1).

Si, par l'effet de la perte du corsaire, de son absence sans nouvelles ou de la prise qui en aurait été faite par l'ennemi, les officiers majors ne peuvent être rassemblés pour faire le règlement des parts, il est procédé, sur requête des armateurs, par le consul assisté de ses deux assesseurs, ou même seul en cas d'impossibilité (2).

Le nombre de parts qui peut être attribué à chaque grade est déterminé par l'article 101 de l'arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803).

Le règlement des parts doit assigner, en outre, sur le produit des prises une gratification aux officiers et autres gens de l'équipage blessés ou estropiés dans les combats, et aux veuves et enfants de ceux qui ont été tués ou qui sont morts des suites de leurs blessures. Ces sommes sont payées à ceux auxquels elles sont accordées en sus de leurs parts de prises, pourvu que la gratification n'excède pas le double de la valeur desdites parts (3).

921. Encouragements aux équipages. — La loi accorde en outre, au capitaine et à son équipage, une prime pour chaque prisonnier et pour chaque canon dont ils se sont rendus maîtres. Ces gratifications, dont la totalité est répartie entre les équipages proportionnellement à la quotité des parts revenant à chacun, sont payées sur les fonds de la caisse des in-

(1) Arrêt du Conseil du 15 décembre 1782. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 99 et 104. (F.)

(2) Circulaire de la marine du 10 novembre 1781. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 100. (F.)

(3) Déclaration du 24 juin 1778, art. 34. — Arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 103. (F.)

valides (1) ; elles ne sont donc comprises que pour mémoire dans la répartition faite à l'étranger.

922. Versements en chancellerie. — Dans les huit jours qui suivent la répartition, l'armateur est tenu de verser à la chancellerie le montant intégral des droits dus à la caisse des invalides et celui des parts revenant aux marins de l'équipage à un titre quelconque, sous peine d'y être contraint sur son cautionnement (2). Le tout doit être adressé immédiatement au ministère des affaires étrangères pour compte du trésorier général des invalides de la marine, dans les conditions prévues par le règlement de comptabilité de 1891, sauf les acomptes que le consul a pu faire donner et émarger en sa présence, pour des sommes qui ne doivent pas excéder la moitié de ce qui est dû à chaque individu. Quant aux parts revenant aux marins étrangers, elles leur sont intégralement payées par les soins des consuls.

923. Cession des parts de prises. — Les règlements interdisant de la manière la plus formelle tout achat et vente des parts de prises, les consuls ne sauraient accepter comme valable aucun titre de cession tendant à éluder ces sages prescriptions, ni à plus forte raison prêter leur ministère à la rédaction d'aucun acte pouvant conduire au même résultat (3).

924. Compte à rendre au ministère de la marine. — Les consuls sont tenus de transmettre au ministère de la marine un compte rendu circonstancié de toutes leurs opérations en matière de prises, et de lui adresser la quittance d'ordre constatant l'envoi des fonds au ministère des affaires étrangères (4), avec : 1° les pièces justificatives de l'origine de ces

(1) Arrêté du 3 prairial an XI (22 mai 1803), art. 26, 27 et 28. (F.) — Ordonnance du 12 mai 1816, art. 7.

(2) Arrêté du 22 mai 1803, art. 105. (F.)

(3) Arrêtés (F.) du 9 ventôse an IX (28 février 1801), art. 42, et du 2 prairial an XI (22 mai 1803), art. 110 et 111. — Règlement du 17 juillet 1816, art. 37. — Circulaire de la marine du 31 août 1848. (F.)

(4) Instruction de comptabilité de 1891, art. 49, § 2. (F.)

fonds; 2° la lettre de marque du corsaire désarmé; 3° une expédition du compte de liquidation et du rôle de désarmement; 4° l'état de répartition dûment émargé par les parties prenantes.

925. Libération des armateurs. — Le dernier acte de la liquidation d'une croisière consiste dans la libération des armateurs par la décharge de leurs cautions. Il ne doit y être procédé qu'après l'apurement total de la course, et il ne saurait jusque-là être demandé au ministère de la marine de nouvelle lettre de marque en remplacement de celle qui a été restituée, ou de prolongation de celle-ci en faveur du même corsaire (1). La décharge des cautions a lieu ou par un acte spécial de chancellerie, ou par la restitution contre récépissé de l'acte original de cautionnement.

(1) Circulaire de la marine du 19 germinal an XII (9 avril 1804).

LIVRE IX

COMPTABILITÉ DES CHANCELLERIES DES POSTES DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES

---

926. Observations générales (1). — Sous l'empire des ordonnances réglementaires de 1833, la comptabilité des chancelleries diplomatiques et consulaires n'était, comme bien d'autres services spéciaux, rattachée que pour ordre au budget de l'État. Ce régime financier reposait sur le fonctionnement d'une caisse spéciale dite *fonds commun des chancelleries*, destinée à subvenir à l'ensemble des frais de personnel et de matériel et dont les ressources se composaient du produit des perceptions de chancellerie, et, en cas d'insuffisance, de subventions fournies par l'État, sur les fonds généraux du Trésor. Établi en dérogation des règles générales de la comptabilité publique, ne versant point ses recettes dans les caisses du Trésor, mais les appliquant sur place aux dépenses du personnel et du matériel, constituant un budget spécial, qui échappait par sa comptabilité aux délais de l'exercice financier, enfin n'exigeant pas de cautionnement de ses agents, ce service ne pouvait manquer d'éveiller l'attention des Chambres et de soulever des observations critiques.

A la suite de minutieuses enquêtes provoquées tant en France qu'à l'étranger, après des études approfondies confiées à des commissions spéciales dans lesquelles les chanceliers et l'administration se trouvaient également représentés, le régime d'exception créé en 1833 a été abrogé. L'état de choses nouveau qui lui a été substitué a été sanctionné législativement par l'article 6 de la loi de finances du 29 décembre

---

(1) Circulaire des affaires étrangères (F) du 2 février 1877 et Rapport au ministre du 1er décembre 1880 (F).

1876 (1) et consacré dans ses dispositions réglementaires et administratives par le décret présidentiel du 16 janvier 1877. Il peut d'ailleurs se résumer ainsi :

1° Suppression de la caisse des chancelleries dite *fonds commun* ;

2° Versement au Trésor de l'ensemble des recettes effectuées, tant dans les chancelleries que dans les vice-consulats rétribués, et inscription de ces recettes au budget général de l'État au même titre que les autres recettes publiques ;

3° Répartition entre les divers chapitres du budget ordinaire du ministère des affaires étrangères de la totalité des dépenses des chancelleries et des vice-consulats rétribués ;

4° Application à ces dépenses de toutes les règles de comptabilité prescrites par le règlement du 1er octobre 1867 ;

5° Suppression des remises décroissantes établies par le décret du 20 août 1860 ;

6° Attribution à tous les chanceliers, ainsi qu'aux vice-consuls rétribués, de traitements fixes augmentés d'une remise proportionnelle de 5 0/0 sur le montant brut de leurs perceptions ;

7° Ordonnancement à Paris de l'ensemble des émoluments assignés à ces mêmes agents ;

8° Obligation imposée aux titulaires des chancelleries et des vice-consulats rétribués, où les recettes moyennes atteignent un certain chiffre, de fournir un cautionnement basé sur l'importance de ces mêmes recettes ;

9° Centralisation au département des affaires étrangères.

---

(1) Cet article est ainsi conçu :

« Le budget spécial des chancelleries diplomatiques et consulaires, rattaché pour ordre au budget de l'État en vertu de l'article 17 de la loi du [illegible] juillet 18[illegible], est et demeure supprimé.

» A partir du 1er janvier 1877, les recettes et dépenses comprises dans ce budget spécial feront partie du budget général comme les autres recettes et dépenses publiques.

» Les recettes des agents consulaires rétribués directement sur le budget du ministère des affaires étrangères seront également comprises dans le budget de l'État. »

entre les mains d'un agent comptable justiciable de la Cour des comptes, du montant des perceptions effectuées au profit du Trésor par les chanceliers et les vice-consuls rétribués, ainsi que des pièces de comptabilité que les agents percepteurs doivent produire ;

10° Contrôle des opérations des chanceliers et vice-consuls rétribués, *par la division des fonds et de la comptabilité* au point de vue comptable, *par la direction des consulats* au point de vue administratif ;

11° Concentration entre les mains de la direction des consulats du redressement des perceptions reconnues irrégulières, de la préparation et de la revision des tarifs ;

12° Enfin, dispense du cautionnement pour les agents dont les recettes n'atteignent pas un certain chiffre et attribution aux agents consulaires non rétribués de la totalité de leurs recettes à titre d'émoluments personnels.

Le règlement de 1877 sur la comptabilité des chancelleries fut remplacé par le décret du 14 août 1880 et l'instruction du 20 octobre suivant.

Trois modifications principales au règlement de 1877 caractérisaient la réforme de 1880, savoir :

Le paiement mensuel des traitements ;

La faculté donnée aux agents de prendre pour leur fondé de pouvoir l'agent comptable des chancelleries diplomatiques et consulaires ;

L'emploi des recettes sur place au lieu de leur renvoi intégral au Trésor.

Le régime inauguré en 1880 est demeuré en vigueur jusqu'au 1er juillet 1891. Il avait soulevé de très vives critiques dans celles de ses dispositions qui, contrairement aux principes de notre comptabilité publique, prescrivaient l'emploi sur place des recettes effectuées dans les postes diplomatiques et consulaires. En faisant des chanceliers et des vice-consuls à la fois des agents de recette et de dépense, on compliquait leur comptabilité, et d'autre part, comme près des trois quarts des postes encaissent des recettes absolument

insuffisantes pour faire face à leurs dépenses, la prescription du décret de 1880 n'était réellement appliquée que dans un quart des postes. Le décret de 1880 fut donc soumis à une révision de la part d'une commission dont les travaux ont abouti au décret du 20 décembre 1890 et à l'instruction du 10 mai 1891.

Ces actes, en conservant les améliorations apportées au régime de 1877, en ce qui concerne les traitements, par le décret de 1880, ont décidé le retour à l'ancien ordre des choses relativement aux dépenses. Les chanceliers et les vice-consuls ne sont plus des agents de dépense, et, de même qu'en 1877, l'intégralité des recettes doit être envoyée au Trésor ; à cet égard, toutefois, on a admis que le montant des traites, émises par le ministère des affaires étrangères, pourrait être prélevé sur les recettes de la chancellerie, chaque fois que l'encaisse permettrait ces prélèvements. Mais c'est là une mesure d'ordre et d'économie qui épargne au Trésor la perte résultant d'allées et de venues de fonds.

Le retour au système de l'envoi au Trésor des recettes a eu pour conséquence la modification des règles établies par le décret de 1880, en ce qui concerne les dépenses faites à l'étranger pour le compte des départements ministériels ou administrations publiques françaises. Au lieu d'acquitter ces dépenses par des prélèvements sur l'encaisse, les agents y pourvoient au moyen d'émissions de traites sur le Trésor, tirées après autorisation des ministères intéressés. Enfin le décret de 1890 a introduit, comme l'on sait, le système de l'abonnement dans la comptabilité des frais de service.

Aux chanceliers et aux vice-consuls comptables du Trésor et responsables devant l'agent comptable des chancelleries depuis 1877, le décret du 5 juillet 1892 a ajouté, comme agents percepteurs, les chefs des postes non pourvus par le ministère des affaires étrangères de chanceliers titulaires. Les règles que nous exposerons ci-après concernant la perception et la justification des recettes de chancellerie sont donc indistinctement applicables à ces trois catégories d'agents ; toutefois,

le procès-verbal de vérification de caisse et des écritures à dresser en fin de trimestre (modèle n° 16 de l'instruction de 1891) (1) est remplacé, dans les postes où les fonctions d'agent percepteur sont remplies par le chef de poste, par un état constatant la situation de la caisse au dernier jour du trimestre (modèle n° 17 de la même instruction) (2), et la délivrance gratis ou avec réduction de droits des actes de chancellerie s'effectue sous la seule responsabilité personnelle des chefs de poste (3).

(1) *Formulaire*, tome III, page 79.
(2) *Formulaire*, tome III, page 80.
(3) Instruction du 10 mai 1891, § 118 (F.), et Décret du 20 décembre 1890, art. 31. (F.)

CHAPITRE PREMIER

Des dépenses de service à l'extérieur et des avances pour correspondants administratifs.

Les dépenses des chancelleries comprennent : 1° les frais de service payés par abonnement ; 2° les dépenses extraordinaires qui par leur nature demeurent en dehors de l'abonnement, et 3° les avances pour divers correspondants administratifs.

En ce qui concerne l'abonnement, nous ferons observer qu'il ne s'agit pas d'un forfait, mais d'un crédit éventuel constituant le maximum de la contribution de l'État aux frais de service, et qu'il appartient, dès lors, à chaque agent de fournir au département (sous le timbre de la division des fonds) les éclaircissements nécessaires pour apprécier les insuffisances de crédit et faire modifier les prévisions arrêtées par l'administration centrale.

La justification et le remboursement des dépenses de chancellerie s'effectuent conformément aux règles que nous allons exposer.

Section Ire. — *Dépenses ordinaires et extraordinaires de service.*

927. Classification des dépenses. — Les instructions générales pour les agents du service extérieur, sur les rapports pécuniaires que leurs fonctions font naître entre eux et le département des affaires étrangères, étaient éparses dans une foule d'actes du gouvernement et de circulaires ministérielles publiées à diverses époques sur les frais de service (1) ;

(1) Circulaire de la marine du 17 août 1756. — Arrêt du Conseil du [illegible] novembre 1779. — Règlement du ministre des affaires étrangères du 5 ventôse an II (23 février 1794). — Arrêté du Directoire du 24 vendémiaire an VI (15 octobre 17[illegible]). — Circulaire des affaires étrangères du 10 décembre

un règlement spécial, en date du 20 septembre 1838, les avait toutes réunies et coordonnées, en y ajoutant les dispositions complémentaires nécessaires pour mettre cette matière en harmonie avec les principes généraux qui régissent aujourd'hui la comptabilité et la justification des dépenses publiques. Les prescriptions de ce règlement, confirmées par celui du 6 novembre 1840, avaient été depuis lors, sinon modifiées, du moins expliquées par de nombreuses circulaires qui toutes ont eu pour but, soit d'appeler l'attention des agents sur des irrégularités signalées par la Cour des comptes dans la comptabilité des frais de service de plusieurs résidences ou sur l'insuffisance des justifications produites dans certains cas, soit de circonscrire les dépenses dans les limites du crédit fort restreint porté au budget pour le remboursement des frais (1).

Le système de comptabilité résultant de ces différents actes est demeuré en vigueur jusqu'au 1er janvier 1891.

A cette époque, conformément au décret du 20 décembre 1890, rendu à la suite des travaux d'une commission extra-parlementaire, chargée de rechercher les moyens de simplifier la comptabilité des postes diplomatiques et consulaires, la classification des dépenses que les agents sont autorisés à faire comme frais de service, les conditions qui les régissent et les justifications auxquelles elles sont soumises, ont été établies sur des bases nouvelles que nous allons faire connaître.

Depuis le règlement général du 28 mars 1832, qui a établi les principes fondamentaux de la comptabilité particulière aux frais de service, la justification de chacune des dépenses en particulier a été la règle en la matière. Un des buts essentiels de ces justifications, spéciales à chaque article de dé-

---

bre 1810 et 23 novembre 1819. — Règlement approuvé par le roi du 28 mars 1832. — Circulaires des affaires étrangères des 1er avril 1832, 20 janvier 1837, 23 février 1858, 21 février 1862 et 12 janvier 1863.

(1) Circulaires des affaires étrangères des 1er avril 1844, 8 septembre 1846, 29 mai 1847, 15 avril et 1er octobre 1848 (F.), 12 janvier (F.) et 15 septembre 1850, 24 septembre 1861 (F.), 12 janvier 1863, 15 avril 1881 (F.) et 29 mars 1883 (F.).

pense, avait été de maintenir les frais de service dans les limites fixées; ce but n'a jamais été atteint.

Préoccupé de l'accroissement constant de ces sortes de dépenses et résolu d'y mettre un terme, le ministre des affaires étrangères chargea, comme nous l'avons vu, de chercher un remède à cet état de choses, une commission où siégeaient, à côté des représentants des ministères des affaires étrangères et des finances, des membres du Conseil d'État et de la Cour des comptes. Les travaux de cette commission ont abouti au décret du 20 décembre 1890 et à l'instruction du 10 mai suivant.

Ces actes ont établi qu'un abonnement à forfait serait alloué aux chefs de poste en vue de couvrir les dépenses ordinaires de service de leur résidence : sont exclues de cet abonnement les dépenses qui ne se renouvellent pas chaque année ou qui varient largement dans leur chiffre, celles qui ont un caractère exceptionnel et enfin celles qui, tout en ayant le caractère annuel, sont soumises à des modes particuliers de justification qui fonctionnent déjà avec précision et exactitude. Ce système, par la latitude qu'il laisse aux agents de se mouvoir, pour une très notable portion de leurs dépenses de service, dans un chiffre déterminé, leur permet de disposer des sommes qui leur sont accordées au mieux des nécessités du poste, et le Département est, par là même, autorisé à les maintenir avec plus de rigueur dans la limite de leurs allocations (1).

L'abonnement, d'ailleurs, ne constitue pas un forfait, mais doit être considéré comme le maximum de la part incombant à l'État dans les frais de service : l'emploi doit en être justifié par l'envoi, en fin d'année, d'états détaillés et sous forme de simples déclarations (2).

Le chiffre de l'abonnement est fixé pour chaque poste par

(1) Rapport de la commission au ministre du 17 décembre 1890. (F.)

(2) Modèle n° 22 annexé à l'instruction de 1891 ; *Formulaire*, tome III, page 68.

décision ministérielle : si le montant vient à en être dépassé, les dépenses ainsi faites demeurent à la charge de l'agent.

Sont en dehors de l'abonnement (1) :

1° Les frais de correspondance télégraphique ;

2° Les frais d'entretien des hôtels appartenant à la France ; les achats de mobiliers ;

3° Les subventions aux établissements religieux ou scolaires ;

4° Les secours à d'anciens agents et serviteurs, à leurs veuves et orphelins ;

5° Les frais de voyage et de transport de valises ;

6° Les loyers de chancellerie dans les postes où cette dépense est, en tout ou en partie, à la charge de l'État ;

7° Les avances pour correspondants administratifs.

§ 1er. — Frais de service payés par abonnement.

928. Dépenses ordinaires payées par abonnement. — Les frais de service, payés par abonnement, comprennent des dépenses à la fois permanentes et très peu variables dans leurs chiffres annuels. Ce sont :

1° Les frais de la correspondance postale. Pour réduire autant que possible cette dépense, il a été recommandé aux agents de ne pas affranchir ni leur correspondance avec les départements ministériels ni celle avec les particuliers (2) qui leur demandent des renseignements et qui ne joignent pas à leur lettre un timbre pour la réponse. Si les particuliers habitent la France, les agents peuvent soit leur écrire en franchise par l'intermédiaire des préfets et sous-préfets, toutes les fois que la correspondance est acheminée par les paquebots des lignes subventionnées (3), soit tout simplement faire passer leurs réponses sous le couvert du département des affaires étrangères (4) ;

(1) Circulaire des affaires étrangères du 26 décembre 1890.

(2) Circulaire des affaires étrangères du 26 décembre 1890.

(3) Circulaires des affaires étrangères des 8 avril 1870 (F) et 29 mars 1880 (F).

(4) Circulaire des affaires étrangères du 5 mars 1897.

2° Les gages des garçons de bureaux, gardes, janissaires, cawas, jardiniers, gens de service ;

3° Les loyers des prisons ;

4° L'établissement et l'entretien des mâts de pavillon et des écussons ;

5° L'acquisition des journaux étrangers, brochures, documents, renseignements statistiques ;

6° Les fournitures de bureaux, les dépenses matérielles de diverse nature, comme le chauffage et l'entretien des chancelleries, les courses de service en voiture ou en bateau ;

7° Les secours et aumônes à des Français indigents, à des protégés français. (Ces secours et aumônes, donnés à des Français indigents de passage, sont indépendants de ceux donnés pour cause de rapatriement, lesquels sont remboursés par le ministère de l'intérieur.)

8° Les étrennes, donatives, frais de visite ; la célébration de la fête nationale du 14 juillet. Les présents qu'un agent envoyé en Levant ou en pays de Barbarie peut être dans le cas de faire, selon l'usage du pays, en arrivant dans sa résidence ou à l'occasion soit de certaines visites officielles, soit de certains anniversaires, lui sont en général remis par le ministère. Lorsqu'il y a lieu d'agir autrement, la somme affectée aux présents est toujours fixée d'avance et ne saurait être dépassée.

Les sommes allouées aux agents, pour la célébration de la fête nationale, doivent être affectées, soit à illuminer la résidence officielle, soit à la pavoiser aux couleurs françaises et territoriales, soit enfin à distribuer quelques secours aux Français les plus nécessiteux (1). Les bals, réceptions, dîners, etc., à l'occasion des fêtes et cérémonies ordinaires sont à la charge des agents. Les dépenses pour fêtes et cérémonies extraordinaires sont à la charge du ministère, lorsqu'elles ont été préalablement ordonnées par lui (2). Le remboursement s'en effectue sur état spécial.

---

(1) Circulaire du 15 avril 1881. (F.)

(2) Règlement du 20 septembre 1858.

L'abonnement alloué aux chefs de poste, en vue de couvrir les dépenses dont nous venons de parler, est payable en quatre termes et d'avance; il est affecté exclusivement au poste et non à la personne de l'agent. Il est payé par l'intermédiaire du fondé de pouvoirs choisi par les agents; toutefois le paiement peut être effectué au moyen de traites envoyées par le ministère des affaires étrangères dans les postes dont les recettes budgétaires sont suffisantes pour acquitter ces traites.

L'emploi des sommes mises à la disposition des chefs de poste, à titre d'abonnement de frais de service, est justifié, vis-à-vis du ministère des affaires étrangères seulement, au moyen d'états détaillés et sous forme de simples déclarations (1). Ces états doivent être transmis au département, sous le timbre de la division des fonds et de la comptabilité, dans les quinze premiers jours qui suivent la fin de l'année; les agents qui ne les adresseraient pas s'exposeraient à des reversements au Trésor.

§ 2. — Dépenses en dehors de l'abonnement.

929. Dépenses extraordinaires de service non comprises dans le fonds d'abonnement. — Les dépenses de service non comprises dans le fonds d'abonnement et préalablement autorisées sont avancées *de leurs deniers personnels* par les chefs de poste, qui en sont remboursés au cours du change adopté pour les opérations de la chancellerie. Ces dépenses sont liquidées par la division des fonds et de la comptabilité sur la production d'états détaillés (2), appuyés des justifications prescrites par les règlements. Le montant en est ordonnancé au profit des chefs de poste, à titre de remboursement d'avances, augmenté d'une bonification de 2 % pour frais de banque et de recouvrement.

Les états de réclamation sont produits trimestriellement

(1) V. au *Formulaire*, tome III, mod. n° 77 *bis*.
(2) V. au *Formulaire*, tome III, mod. n° 78 *bis*.

au département. Toutefois, lorsque les dépenses sont importantes ou bien lorsqu'il s'agit de dépenses télégraphiques, les agents sont autorisés à transmettre leurs demandes de remboursement sans attendre la fin du trimestre.

Des avances peuvent, d'ailleurs, être faites aux chefs de poste pour leur permettre de pourvoir au paiement des dépenses extraordinaires. Ces avances sont ordonnancées au nom des agents et payées par l'intermédiaire de leurs fondés de pouvoir. Elles doivent être justifiées ou reversées dans les délais fixés par le département des affaires étrangères. Les dépenses imputables sur ces avances ne comportent aucune bonification.

930. Frais de correspondance télégraphique. — Cette nature de dépense doit former *tous les mois* l'objet d'un état distinct et ne comprendre rigoureusement que les seuls télégrammes ayant un caractère officiel. Pour en rendre le contrôle plus facile, les règlements (1) exigent :

1° Que la mention des sommes payées soit appuyée d'un bordereau spécifiant les destinataires des diverses dépêches et la date d'envoi de chacune d'elles ;

2° Que chaque bordereau soit accompagné d'un ou plusieurs reçus de l'office télégraphique visé, certifié et scellé par l'agent expéditeur ;

3° Que le bordereau de toute dépêche ne portant pas, dans sa suscription même, la justification de son caractère officiel, soit appuyé d'une déclaration motivée constatant que le télégramme, adressé à tel ou tel particulier, avait réellement pour objet une affaire de service.

Ces états mensuels doivent être transmis au département sous le timbre de la division des fonds et de la comptabilité dans les trois jours du mois suivant.

931. Subventions aux établissements religieux ou scolaires. — Les allocations périodiques et les subventions au clergé, aux congrégations religieuses, aux écoles et établissements

(1) Circulaires des 28 janvier 1865, 29 mars 1883 (F) et 13 juin 1890.

d'instruction, et les émoluments des chapelains, etc., ne sont accordés que par décision ministérielle. Le montant en est porté sur l'état détaillé des dépenses extraordinaires, lorsque les agents ont été chargés de l'acquitter et se justifie, dans la forme ordinaire, par la production du reçu des parties prenantes.

932. Entretien des immeubles appartenant à l'État. — Les dépenses d'entretien et de réparation des immeubles appartenant à l'État sont remboursées aux agents, ainsi que les dépenses d'achat ou d'entretien du mobilier des mêmes maisons ; mais les unes comme les autres ne sauraient être exécutées, hors le cas d'urgence constatée, sans l'approbation préalable par le ministre du devis desdites réparations ou acquisitions, dressé par un architecte et affirmé par l'agent. L'exécution des réparations ou constructions est surveillée par un délégué spécial qui dresse et certifie l'état des travaux exécutés et le montant de la dépense. Cet état vérifié, visé, et revêtu du sceau officiel par l'agent, doit être joint par lui à l'état des frais de service dans lequel la dépense a été comprise (1).

933. Subventions et secours. — Aucune pension ne peut être accordée sur les frais de service ; aucun secours annuel ne doit être donné sans une autorisation préalable du ministère. En principe, ces secours ne sont alloués qu'à des Français indigents qui sont dans l'impossibilité de revenir dans leur patrie ou à des anciens agents ou serviteurs du département et à leur famille. Lorsqu'une semblable dépense a été autorisée, l'agent en fait l'avance et en est remboursé par le département avec bonification de 2 %, ainsi que nous l'avons vu précédemment, à moins qu'il n'ait été autorisé à faire traite sur le Département des affaires étrangères.

934. Courriers, messagers, guides et escortes, transport de valises. — Ces frais, lorsqu'ils ont été au préalable autorisés,

(1) Règlement du 20 septembre 1838.

sont remboursés par le ministère sur la demande motivée de l'agent, appuyée, soit de la quittance des parties prenantes, soit, à son défaut, d'une déclaration supplétive de l'agent. Cette déclaration, indiquant les motifs qui, dans les cas exceptionnels, empêchent les agents de produire une justification d'une autre nature, doit être dûment motivée et signée par l'agent sous la responsabilité duquel la dépense qu'elle atteste est effectuée. On comprend, du reste, avec quelle réserve les agents doivent user de ce mode de justification, qui n'a, par le fait, aucune valeur légale, puisque ce n'est, à vrai dire, qu'un titre que l'agent se donne à lui-même. En admettant ces déclarations comme preuves comptables, le gouvernement a placé les rares exceptions pour lesquelles il est permis aux agents de justifier ainsi leurs dépenses, sous la garantie de leur probité, et il a dû compter qu'ils n'useraient de cette faculté que dans les cas où il leur serait absolument impossible de mettre le véritable créancier de l'État en présence du Trésor (1).

935. Objets d'art et modèles transmis par les agents. — Il arrive fréquemment que les agents sont sollicités à l'étranger pour transmettre au département des affaires étrangères ou à d'autres départements ministériels, notamment à celui de la guerre ou du commerce, des modèles, plans ou objets d'art, inventions plus ou moins réelles ou prétendues, qui donnent lieu à des frais de transport considérables. Dans aucun cas, les agents ne doivent faire d'envoi de ce genre avant d'avoir demandé et obtenu l'assentiment du ministère, et toute dépense, résultant des frais de transport ou à plus forte raison des frais d'acquisition qui n'aurait pas été préalablement autorisée, serait laissée à leur charge (2).

(1) Règlement du 20 septembre 1838. — Circulaires des affaires étrangères des 12 novembre 1840 et 15 avril 1848. — Règlement du 1er octobre 1867, dispositions générales.

(2) Règlement du 20 septembre 1838. — Circulaires des 1er octobre 1848 et 25 septembre 1861.

SECTION II. — *Des avances pour correspondants administratifs.*

936. Règles générales. — Les divers départements ministériels qui ont des dépenses à effectuer à l'étranger, dont le montant dépasse cinquante francs, peuvent recourir à l'intervention des agents diplomatiques et consulaires français, et suivant que la dépense est payable en francs ou en monnaie étrangère, des règles différentes sont applicables.

Dans le premier cas, après entente avec le ministère intéressé et le ministère des finances, le ministre des affaires étrangères transmet au chef du poste où le paiement matériel doit être effectué une traite sur le Trésor acceptée par le caissier payeur central, à l'ordre de l'ayant droit et émanant du ministre des affaires étrangères. Le consul remet cette traite au créancier contre reçu qui, après avoir été vérifié et certifié, est renvoyé au ministère pour être rattaché à la comptabilité de l'agent comptable.

Lorsque la dépense est payable en monnaie étrangère, le chef de poste, après que l'autorisation du ministère intéressé lui a été transmise par le ministère des affaires étrangères, tire sur le Trésor une traite dont le montant comprend la somme due au créancier et les frais de négociation. Les conditions d'émission de ces traites sont réglées par les articles 215 à 220 de l'instruction du 10 mai 1891, à laquelle nous nous bornons à renvoyer.

L'autorisation préalable n'est pas nécessaire en ce qui concerne les dépenses concernant l'administration des colonies. Quant à celles qui concernent le département de la marine, elles font l'objet de règles spéciales, que nous avons étudiées au livre VIII.

Les menues dépenses ne dépassant pas cinquante francs, faites pour le compte des divers départements ministériels, sont acquittées de leurs deniers et sous leur responsabilité personnelle par les chefs de poste. Ils en sont remboursés par ces départements avec une bonification de 2 %.

Les dépenses qui se produisent le plus fréquemment ont pour motifs :

Ministère de l'intérieur. — Secours de route accordés à des indigents civils pour rentrer en France. (Les secours accordés aux Algériens font l'objet d'états spéciaux.)

Ministère de la marine. — Secours de rapatriement aux marins de l'État, soldats de l'armée de mer et marins du commerce inscrits.

Ministère de la guerre. — Secours de rapatriement aux soldats de l'armée de terre et frais de route des jeunes gens munis d'un ordre de route (1).

Ministère de la justice. — Frais divers occasionnés par des prévenus poursuivis en vertu d'ordres émanant des procureurs de la République, ainsi que ceux résultant des affaires portées en appel devant la cour d'Aix, etc...

Les agents doivent retirer des reçus de tous les secours qu'ils distribuent pour le compte des administrations précitées. Ces reçus indiquent : 1° les nom, prénoms, profession des indigents secourus (pour les déserteurs on mentionne en outre le régiment, le corps d'armée ou le quartier d'inscription maritime) ; 2° le lieu de naissance (commune, canton, département). Si les Français indigents sont nés à l'étranger ou en Alsace-Lorraine, on doit ajouter l'une des deux mentions suivantes : « Né de parents français » ou « a opté pour la nationalité française » ; 3° le montant en toutes lettres et en monnaie étrangère de la somme reçue ; 4° la ville frontière ou le poste le plus rapproché sur lequel les personnes secourues sont dirigées. Enfin, ces reçus, signés par la partie prenante, sont visés et certifiés par l'agent (2).

Les pièces justificatives de ces dépenses sont transmises par la division des fonds aux différentes administrations intéressées. Afin de faciliter cette transmission, il a été recommandé aux agents de classer, dans un dossier spécial (3), les

(1) V. Circulaire du 5 mai 1896.

(2) Voyez *Formulaire*, tome Ier, mod. n° 69.

(3) V. ce modèle au *Formulaire*, tome III, n° 30 *bis*.

pièces justificatives des dépenses faites pour chaque ministère. Ces dossiers sont joints, quand il y a lieu, à la comptabilité trimestrielle de chaque poste.

937. Avances pour les ministères de l'agriculture, du commerce ou des travaux publics. — Tous les frais faits à l'étranger par les consuls au compte du ministère du commerce, de celui de l'agriculture ou de celui des travaux publics pour achat soit d'échantillons de tissus ou autres objets de commerce, soit de graines et semences, soit enfin de documents divers, notamment des cahiers des charges des adjudications publiques, sont remboursés à leurs fondés de pouvoirs par la caisse de ces départements ministériels, lorsque la dépense a été préalablement autorisée, sur un état de dépenses dressé et signé par eux et dûment appuyé des reçus des fournisseurs, qu'ils adressent directement, avec la note des objets qui ont donné lieu à la dépense, au ministère des affaires étrangères, auquel est laissé le soin de le transmettre à celui du commerce ou de l'agriculture (1). Il est seulement recommandé aux agents de bien spécifier, sur ces états particuliers et pour chacun des articles de dépense qui y figurent, la division et le bureau du ministère intéressé qui en a sollicité l'achat ou l'envoi.

Quelques agents invités à recueillir des renseignements demandés par les différents ministères, ne trouvant pas dans leur résidence le moyen de les rassembler, croient parfois devoir se transporter eux-mêmes ou envoyer un de leurs subordonnés sur les lieux désignés comme point d'observation. Ces déplacements occasionnent des dépenses dont le remboursement final soulève toujours des difficultés. En conséquence (2) toute demande de renseignements transmise aux agents sans la mention expresse *que les ministères de l'agriculture, du commerce ou des travaux publics, etc., acquitteront sur les fonds de leur budget les frais qui pour-*

(1) Circulaire des affaires étrangères du 19 novembre 1840.

(2) Circulaire des affaires étrangères du 17 juin 1853.

ront en résulter, ne doit donner lieu à aucun déplacement ni à aucune autre dépense analogue. Lorsque, à défaut de cette mention, les agents croient impossible d'obtenir sur place les informations demandées, ils doivent en prévenir le ministère des affaires étrangères et attendre ses instructions avant d'agir. L'oubli de cette règle aurait pour résultat inévitable de faire tomber à leur charge des dépenses justifiées peut-être au point de vue du service, mais qui n'auraient pas reçu l'approbation préalable du département ministériel intéressé.

938. Avances pour le ministère de la guerre. — Les dépenses que les consuls sont autorisés à faire pour le compte du département de la guerre consistent en secours et frais de route ou de passage accordés aux militaires français qui peuvent se trouver isolés à l'étranger et rentrent en France ou à ceux qui sont rapatriés à l'étranger après avoir accompli leur période de service militaire en France. Nous avons déjà traité au chapitre VIII du livre VI (voir n° 501) des obligations qui incombent à cet égard aux consuls ; rappelons seulement que toutes les dépenses que les agents effectuent à ce sujet doivent être portées sur un état certifié par eux, et qui présente distinctement, pour chacun des militaires qui y figurent, la nature du secours qu'il a reçu et la somme qui y est afférente, ainsi que le montant des avances qui peuvent lui avoir été faites, et le prix de son passage lorsque, rapatrié par mer et navire étranger, le prix a dû être acquitté avant le départ (1). Lorsque des secours ont été accordés à des militaires voyageant par détachement, les états nominatifs de demandes adressés aux consuls par les commandants de ces détachements doivent être annexés aux états trimestriels dressés dans les consulats, sans qu'il soit, du reste, nécessaire d'y ajouter aucune pièce justificative.

Lorsque les sommes avancées par les consuls ne dépassent pas cinquante francs, elles sont avancées de leurs deniers

(1) Voir au *Formulaire*, tome Ier, mod. n° 74.

personnels par les agents et réclamées par ceux-ci au ministre de la guerre, par l'entremise du ministre des affaires étrangères, au moment de l'envoi des comptes trimestriels.

Si les avances dépassent cette somme, les agents peuvent s'en couvrir au moyen de traites tirées dans les conditions prévues par l'instruction du 10 mai 1891, et dans ce cas les pièces justificatives doivent être jointes à la lettre d'avis d'émission de la traite envoyée directement au ministre de la guerre.

Lorsqu'il s'agit d'avances faites pour des militaires libérés rapatriés à l'étranger, et qui se présentent, munis d'une feuille de route indiquant leur itinéraire, dans les consulats, afin d'en obtenir les secours nécessaires pour continuer leur voyage, les agents doivent avoir soin de retirer des intéressés un reçu faisant connaître pour chaque intéressé : 1° ses nom et prénoms ; 2° sa situation au point de vue militaire ; 3° la date de la feuille de route ; 4° l'autorité qui l'a délivrée ; 5° le point terminus du voyage ; 6° la somme payée pour frais de voyage et indemnité de route avec indication du parcours à effectuer, la date et le lieu du paiement. Les agents doivent ensuite avoir soin d'inscrire sur les feuilles de route, tant en monnaie étrangère qu'en francs, le montant des sommes qu'ils ont payées avec le motif du paiement. L'oubli de cette prescription, devant occasionner le paiement par un autre agent des allocations déjà soldées, entraînerait le rejet de la réclamation du premier agent ou le reversement au Trésor des remboursements effectués à son profit par le ministère de la guerre. L'agent qui aura réglé jusqu'à destination les différentes allocations à accorder à un libéré rapatrié doit joindre à sa réclamation la feuille de route délivrée par l'autorité militaire (1).

La marche à suivre dans les consulats, lorsqu'il s'agit du rapatriement d'Algériens au compte du département de la guerre, est absolument la même que pour les militaires.

1 Décret du 11 janvier 1896. — Circulaire des affaires étrangères du 5 mai 1896.

939. Avances pour le ministère des colonies — L'administration des colonies a plusieurs fois demandé, par l'intermédiaire du département des affaires étrangères, aux consuls en résidence dans le bassin de la Méditerranée et sur les côtes de l'Amérique du Sud, de lui faire l'envoi des plantes et graines d'arbres forestiers, fruitiers et d'agrément, ainsi que des plantes industrielles dont l'introduction et la culture leur paraîtraient pouvoir être tentées avec succès et profit pour nos colonies. Tous les frais auxquels donnent lieu la recherche, l'achat et le transport de ces objets, sont remboursés aux consuls par le département des colonies, sur un état de dépense dressé par eux et appuyé des quittances des fournisseurs ou marchands, dont la production est prescrite par les règles générales de la comptabilité, et qu'ils transmettent, avec avis de leurs envois dans un port de mer, au département des affaires étrangères, lequel les remet à celui des colonies (1).

940. Avances pour le ministère de l'intérieur. — Ces avances consistent presque uniquement dans les frais de rapatriement de Français nécessiteux qui, quoique ne relevant directement, ni à raison de leurs antécédents, ni par leur position actuelle, d'aucun département ministériel, sont cependant dignes, par leur conduite et leur moralité ainsi que par leur manque complet de ressources, de l'intérêt et de l'appui du gouvernement (2). (Voir tome Ier, n°s 233 à 237.) Les consuls doivent dresser tous les trois mois un état récapitulatif indiquant les nom, profession, âge, lieux de naissance et de destination des individus rapatriés par leurs soins, ainsi que l'allocation payée à cet effet et les circonstances particulières qui ont pu mériter à chacun d'eux la faveur exceptionnelle de rentrer en France aux frais de l'État (3). Cet état doit être accompagné, pour les rapatriements par voie de terre,

---

(1) Circulaires des 21 octobre 1842, 1er avril 1843 et 10 février 1883. F.

(2) Circulaires des affaires étrangères des 5 mai 1849, 6 février 1862 et 27 novembre 1868.

(3) *Formulaire*, tome Ier, mod. n° 68.

des quittances des Français rapatriés eux-mêmes, et pour ceux effectués par voie de mer, des quittances des capitaines des bâtiments à bord desquels ils ont été opérés, lorsque ces navires étant étrangers le payement a dû être effectué d'avance : les unes et les autres dûment visées et revêtues du sceau officiel du poste sont jointes à des états spéciaux qui sont transmis par les soins du ministère des affaires étrangères à celui de l'intérieur, sur les fonds duquel le remboursement en est effectué.

941. États de dépenses (1) — Ainsi que nous l'avons vu plus haut, les dépenses qui sont comprises dans l'abonnement se justifient *en fin d'année seulement* au moyen d'états détaillés et de simples déclarations.

Quant aux autres dépenses, elles font l'objet d'états de réclamations à la fin de chaque trimestre, sauf le cas où il s'agit de dépenses très importantes pour lesquelles les agents sont autorisés à transmettre leurs demandes de remboursement sans attendre la fin du trimestre. L'état des frais de service est transmis au département en double expédition ; l'une reste déposée à la division de la comptabilité. Cette obligation d'un envoi par duplicata ne s'applique pas aux pièces justificatives dont les agents feront bien toutefois, pour parer aux pertes et aux accidents, de garder toujours quand ils le pourront un double dans leurs archives.

Les pièces justificatives des menues avances faites pour le compte des divers départements ministériels sont classées dans des dossiers spéciaux pour chaque ministère.

Chaque article de dépense doit invariablement être appuyé de sa justification : toute pièce quelconque produite par un agent doit : 1° être certifiée par lui sincère et véritable et revêtue du sceau officiel du poste ; 2° être traduite en français (avec certificat de conformité) et les sommes auxquelles elle s'applique être converties en monnaie de France, lorsqu'elle est libellée en langue et monnaies étrangères ; 3° être accom-

(1) Voir *Formulaire*, tome III, mod. n°s 77 *bis*, 78 *bis* et 80 *bis*.

Avances pour le ministère des colonies. — L'adminis-
n des colonies a plusieurs fois demandé, par l'intérim
e du département des affaires étrangères, aux consuls en
dence dans le bassin de la Méditerranée et sur les côtes de
mérique du Sud, de lui faire l'envoi des plantes et graines
rbres forestiers, fruitiers et d'agrément, ainsi que des
antes industrielles dont l'introduction et la culture leur
raîtraient pouvoir être tentées avec succès et profit pour
s colonies. Tous les frais auxquels donnent lieu la recher-
he, l'achat et le transport de ces objets, sont rembours
ux consuls par le département des colonies, sur un état de
dépense dressé par eux et appuyé des quittances des fourn
seurs ou marchands, dont la production est prescrite par l
règles générales de la comptabilité, et qu'ils transmett
avec avis de leurs envois dans un port de mer, au dépar
ment des affaires étrangères, lequel les remet à celui
colonies (1).

940 Avances pour le ministère de l'intérieur. — Ces a
ces consistent presque uniquement dans les frais de rapa
ment de Français nécessiteux qui, quoique ne relevant d
tement, ni à raison de leurs antécédents, ni par leur p
actuelle d'aucun département ministériel, sont cepe
dignes, par leur conduite et leur moralité ainsi que p
manque complet de ressources, de l'intérêt et de l'ap
gouvernement (2). (Voir tome Ier, nos 233 à 237. Les c
doivent dresser tous les trois mois un état récapitula
quant les nom, profession, âge, lieux de naissance et
tination des individus rapatriés par leurs soins, ai
l'allocation payée à cet effet et les circonstances part
qui ont pu mériter à chacun d'eux la faveur excep
de rentrer en France aux frais de l'État (3). Cet
être accompagné, pour les rapatriements par voi

(1) Circulaires des 21 octobre 1842, 1er avril 1843 et 10 février
(2) Circulaires des affaires étrangères des … mai 1842, …
27 novembre 1868.
(3) Formulaire, tome Ier, mod. n° 68.

pagnée d'un tableau de conversion en dates du calendrier grégorien, lorsqu'il s'agit d'énonciations empruntées aux calendriers grec, musulman ou autre (1).

Aucune pièce de dépense ne doit être ni grattée ni surchargée. Lorsqu'il y a lieu d'y opérer une rectification dans la somme ou dans le texte, la partie à corriger est biffée au moyen d'un trait de plume et remplacée par l'énonciation exacte qui doit lui être substituée : la substitution en interligne ou par renvoi est approuvée et signée ou parafée par l'agent (2).

Toutes les fois que l'état mentionne des objets mobiliers ou des documents d'une certaine valeur acquis sur le crédit affecté aux dépenses de service, il est indispensable d'y joindre le certificat d'inscription à l'inventaire de la chancellerie (3).

En ce qui concerne certaines dépenses accidentelles ou extraordinaires, il a été reconnu superflu de rappeler spécialement sur les états de frais de service la date des dépêches ministérielles qui les ont autorisées, la trace de ces sortes de décisions se retrouvant forcément dans les bureaux du département des affaires étrangères (4).

Les quittances des banquiers ou autres intermédiaires qui ont payé des dépenses faites ou prescrites par un agent ne dispensent pas de produire les reçus ou mémoires donnés à ces intermédiaires par les ayants droit qu'ils ont désintéressés.

Lorsque le paiement est fait à un mandataire, une expédition en due forme de la procuration déposée en chancellerie doit être annexée à la quittance.

Lorsque des secours réguliers, alloués par décisions ministérielles à des veuves ou à des orphelins d'agents du département et à d'anciens serviteurs de nos consulats, sont tou-

(1) Circulaires des affaires étrangères des 20 janvier 1837, 1er avril 1843 et 15 avril 1848.

(2) Règlement général du 1er octobre 1867, art. 56 (F.)

(3) Circulaire des affaires étrangères du 12 janvier 1863.

(4) Circulaire des affaires étrangères du 12 janvier 1863.

chés par l'entremise de mandataires, on doit fournir un certificat de vie à l'appui de la quittance. Dans ce cas il n'est pas nécessaire de produire une procuration (1).

Si la personne qui doit donner reçu est illettrée, il est supplée à la signature par un signe apposé en présence de témoins : c'est là une règle fondamentale dont il n'est possible de s'écarter que dans des circonstances exceptionnelles et pour des motifs impérieux.

En règle générale, quelles que soient les dispositions des règlements, les déclarations des agents ou de leurs subordonnés ne sont admises aujourd'hui, en remplacement des quittances des parties prenantes pour toute espèce de dépense, que lorsqu'il y a eu, pour l'agent qui a désintéressé ou fait désintéresser les ayants droit, *impossibilité absolue* de se procurer leurs reçus. Les motifs de cette impossibilité doivent être expliqués et certifiés par l'agent, et le département, auquel l'appréciation en est réservée, admet ou écarte la dépense en raison de l'appréciation faite. Lorsque la somme constatée par la déclaration se compose d'éléments partiels, celle-ci doit toujours être accompagnée d'un bordereau détaillé indiquant séparément la nature et la quotité de chacun des articles qui forment la somme totale : l'absence de ce bordereau donnerait lieu à l'ajournement de la liquidation jusqu'à sa production ; car ni le Trésor ni la cour des comptes ne peuvent admettre que l'État paye sans examen une somme dont le créancier réclamant ne le met pas à même de vérifier et de discuter les éléments tout autant que le chiffre total (2).

Le certificat du cours du change doit bien invariablement accompagner les états de comptabilité trimestrielle ; mais l'envoi n'a pas besoin d'être mentionné sur le bordereau des dépenses, attendu que cette pièce reste en dépôt dans les bureaux de la division des fonds.

Toutes les pièces justificatives doivent porter un numéro

(1) Circulaire des affaires étrangères du 20 mars 1858. (F.)
(2) Circulaire des affaires étrangères du 15 avril 1848.

d'ordre qui est ensuite indiqué sur l'état; elles sont reunies et attachées ensemble de manière à ce qu'aucune d'elles ne puisse s'échapper de l'enveloppe lorsque la dépêche est décachetée (1).

Quand un article de dépense est justifié par plusieurs pièces, les totaux partiels doivent être récapitulés de manière à présenter le chiffre porté sur l'état (2).

Bien que certains renseignements commerciaux ou statistiques ne puissent souvent être obtenus que d'une manière confidentielle, ce fait n'a pas besoin d'être indiqué sur les états de frais de service, et il suffit pour l'énoncé des dépenses de cette nature de la mention : *Renseignements statistiques sur le commerce ou sur la navigation*, suivant les cas (3).

Lorsqu'une dépense faite pendant l'année qui donne sa dénomination à l'exercice est payée dans le courant de l'année suivante, elle ne change pas pour cela d'origine et doit figurer sur un état séparé et supplémentaire dont le montant, après la liquidation, est ordonnancé sur le crédit de l'exercice auquel appartient réellement la dépense (4).

942. Dépenses secrètes. — Les dépenses pour le *service secret* que les consuls peuvent être autorisés par le ministère à faire dans leur résidence ne doivent jamais être comprises dans les frais de service. La nature de ces dépenses ne comporte aucun développement ; il doit en être dressé des états *séparés* dont il est fait mention dans la lettre d'envoi, laquelle doit contenir, en outre, les éclaircissements nécessaires à leur justification ; les ordonnances de payement sont délivrées au nom des ayants droit, c'est-à-dire des agents qui ont fait la dépense, et sont payées à leurs fondés de pouvoir sur leurs acquits (5).

(1) Circulaire des affaires étrangères du 1er avril 1853.
(2) Circulaire des affaires étrangères du 12 janvier 1863.
(3) Circulaire des affaires étrangères du 12 janvier 1863.
(4) Règlement du 20 septembre 1848.
(5) Règlement du 6 novembre 1840. — Circulaire des affaires étrangères du 12 janvier 1863.

CHAPITRE II

DES RECETTES DE CHANCELLERIE ET DE LEUR MODE DE PERCEPTION.

943. Désignation des recettes. — Les recettes des chancelleries diplomatiques et consulaires se divisent en : 1° recettes budgétaires ; 2° recettes de trésorerie (1).

Les recettes budgétaires comprennent les droits perçus au profit de l'État conformément aux tarifs en vigueur et les recettes diverses telles que les bénéfices de change, les loyers, les prix de vente de meubles ou d'immeubles, etc. Les bénéfices de change peuvent se produire dans deux cas : 1° lorsque le change auquel se font les recettes et les dépenses de la chancellerie est modifié ; 2° en cas d'émission d'une traite à l'ordre du caissier payeur central à Paris, pour la remise à l'agent comptable des fonds provenant des mêmes recettes (2).

Les recettes de trésorerie se composent : 1° des recouvrements pour divers correspondants administratifs ;

2° Des dépôts en numéraire ;

3° Des recettes provenant des naufrages ;

4° Des recettes et revenus concernant les établissements administrés par les agents diplomatiques et consulaires français.

Les correspondants administratifs sont : le ministère de la marine, les divers départements ministériels et administrations, la Caisse des dépôts et consignations, la Caisse des invalides de la marine et les particuliers dûment autorisés. Les recettes qui se produisent le plus fréquemment pour le compte de ces correspondants ont pour motifs : les amendes prononcées par certaines juridictions consulaires, les successions, les créances sur divers gouvernements étran-

(1) Instruction du 10 mai 1891, art. 1 à 5. (F.)
(2) Instruction du 10 mai 1891, art. 16. (F.)

gers pour rapatriement ou toute autre cause, les recouvrements à faire pour le compte de particuliers, etc.

Les recettes dont il s'agit comprennent :

1° Les sommes versées en toutes monnaies ne comportant ni prélèvement ni déduction d'aucune sorte, notamment à titre de droit de chancellerie, et devant être transmises à Paris le jour même de l'encaissement ;

2° Les sommes provenant d'un dépôt en numéraire ou en monnaie autre que celle servant de base aux opérations de la chancellerie et dont le montant est retiré des comptes de dépôts pour être transmis le jour même à Paris (1).

Les dépôts en numéraire et les recettes provenant des naufrages sont respectivement effectués et gérés conformément aux prescriptions des ordonnances des 24 et 29 octobre 1833 et des règlements subséquents. Les recettes et revenus concernant les établissements administrés par les agents diplomatiques ou consulaires français sont gérés conformément aux instructions du ministre des affaires étrangères ; ces instructions sont spéciales à chaque établissement (2). Nous avons étudié au chapitre IX du livre VI les règles relatives à la gestion administrative des dépôts, nous examinerons plus loin celles qui concernent les opérations de comptabilité qu'ils entraînent ; quant à la comptabilité des naufrages nous l'avons traitée au livre VIII, section VII.

944. Mode de perception des recettes. — Dans les postes pourvus d'un chancelier titulaire, les recettes de chancellerie se concentrent toutes et exclusivement entre les mains des chanceliers. Placés auprès de ceux-ci à titre de surveillants et de contrôleurs des perceptions, les chefs de mission et les consuls, administrativement responsables, ne doivent pas seulement veiller, dans l'intérêt du Trésor, à ce que le coût de tout acte donnant ouverture à une taxe soit acquis à l'État ;

---

(1) Instruction du 10 mai 1891, art. 39 (F.)

(2) Décret du 20 décembre 1890, art. 15, 19 et 20. (F.) — Instruction du 10 mai 1891, art. 51 à 92 (F.)

ils doivent aussi, dans l'intérêt des redevables, s'assurer que, dans leur chancellerie comme dans les agences qui relèvent de leur poste, on n'impose que les droits déterminés par les tarifs.

Les chanceliers étant comptables directs du Trésor et personnellement responsables vis-à-vis de l'État des perceptions qu'ils sont appelés à effectuer, le coût de tout acte reçu ou délivré par eux est dû sans qu'aucune excuse pour insolvabilité ou défaut de paiement puisse être admise pour leur décharge.

L'art. 8 du décret du 20 décembre 1890 exige, d'ailleurs, que, lorsque des actes sont délivrés gratis ou avec réductions de droits, les motifs de chaque autorisation soient certifiés par le chef de poste.

Le caractère de comptable n'appartenant qu'au chancelier, il en résulte qu'aucun droit ne peut être prélevé dans les postes où cet employé vient à manquer. Lors donc que les chanceliers se trouvent chargés par intérim de la gestion d'un consulat, ils sont, comme nous l'avons déjà vu au chapitre VI du livre II, obligés de déléguer leurs fonctions à une autre personne; quand ils s'absentent par congé ou autre cause, le chef de poste doit immédiatement choisir, sous sa responsabilité personnelle, un chancelier substitué.

Dans les vice-consulats et les postes non pourvus d'un chancelier titulaire, les fonctions d'agents percepteurs sont remplies par le chef de poste (1).

945. Registres des recettes (2). — Les agents percepteurs doivent tenir pour les perceptions qu'ils effectuent :

1° Un registre des quittances à souche des recettes budgétaires;

2° Un livre de détail des mêmes recettes;

3° Un registre de quittances à souche des recettes pour divers correspondants administratifs;

(1) Décret du 5 juillet 1892 (F) et décret du 20 décembre 1890 (F).

(2) Décret du 20 décembre 1890, art. 3 (F.) — Instruction du 10 mai 1891, art. 4 à 88. (F)

4° Un registre de quittances à souche pour les dépôts en numéraire ;

5° Un registre de quittances à souche pour les recettes provenant des naufrages ;

6° Un registre de quittances à souche pour les recettes des établissements administrés par les agents diplomatiques et consulaires ;

7° Un registre récapitulatif sur lequel sont inscrits, à la fin de chaque journée, les totaux des recettes journalières portées sur chacun des registres à souche, ainsi que le montant des sorties de fonds.

Ces différents registres, ainsi que les livres de détail des recettes, sont conformes aux modèles arrêtés par le ministre des affaires étrangères et doivent être, sauf le registre récapitulatif, cotés et paraphés par le chef du poste. Les règles à observer pour la tenue de ces registres sont tracées dans l'instruction du 10 mai 1891 (paragraphes 5 à 88), à laquelle nous nous bornons à renvoyer.

946. Griffe de perception. — Les règlements exigent qu'indépendamment de la quittance à souche délivrée aux parties, les chanceliers mentionnent sur les minutes et sur chaque expédition de leurs actes : 1° le numéro et la date de la quittance qui s'y rapporte ; 2° l'article et l'observation générale ou particulière du tarif sur lesquels repose la perception ; 3° le montant en monnaie française du droit acquitté. Pour le libellé de ce *solvit* qui se place au bas des actes délivrés et signés par l'agent percepteur, on se sert de la griffe réglementaire dont tous les postes ont été munis par les soins du département. Cette griffe doit être également appliquée, avec la mention *gratis* et l'indication des dispositions réglementaires ou de l'autorisation spéciale en vertu desquelles la franchise a été accordée, sur l'original, la minute et sur les expéditions des actes délivrés sans frais (1).

(1) Instruction du 10 mai 1891, § 20. (F.)

947. Comptes de chancellerie à délivrer aux capitaines. — Pour aider les capitaines du commerce à justifier vis-à-vis de leurs armateurs des dépenses qu'ils font à l'étranger en cours de voyage, les chancelleries consulaires étaient tenues jusqu'ici de les munir à titre gratuit d'un compte général signé par le chancelier et visé par le consul. Cette prescription n'a plus de raison d'être aujourd'hui que tous les actes passibles des droits de chancellerie donnent lieu à la délivrance de quittances à souche.

Mais dans les pays où, comme en Espagne par exemple, les agents sont dans l'usage de faire aux navigateurs l'avance de certaines dépenses et taxes ou droits locaux (tels que pilotage, santé, phare, capitainerie de port, etc.) qui n'entrent pas dans les caisses consulaires, il y a lieu, comme par le passé, de munir les capitaines, au moment de leur départ, d'un compte spécial des sommes officieusement avancées pour lui. Ce compte ou bordereau de dépenses en quelque sorte personnelles doit être quittancé par le chancelier et porter le visa du consul.

948. Remboursement de droits indûment perçus et erreurs de perceptions (1). — Le contrôle exercé par l'administration centrale du département des affaires étrangères, par le ministère des finances et par la cour des comptes sur la comptabilité des chancelleries, peut amener tantôt la restitution aux contribuables de taxes indûment prélevées par suite de fausse interprétation du tarif, tantôt le versement en chancellerie de sommes destinées à parfaire des perceptions inexactement évaluées. Lorsqu'il y a lieu à remboursement, soit par suite de jugement, soit en vertu de décision ministérielle spéciale, notamment sur demande reconnue fondée de la partie intéressée, soit sur arrêts de la cour des comptes, l'imputation en est faite sur les crédits spéciaux du ministère des finances (chapitre des remboursements sur produits indi-

(1) Décret du 20 novembre 1890, art. 9 et 10 (F). — Instruction du 15 mai 1891, §§ 32 à 36 (F).

rects et divers, au vu du rapport de liquidation et du décompte établi par l'agent comptable des chancelleries et appuyé des pièces justificatives, notamment, s'il y a lieu, d'une copie ou d'un extrait du jugement ou de l'injonction qui prescrit le remboursement. L'ordonnance de restitution est ensuite émise par le ministère des finances, au nom de l'agent comptable, à charge par ce dernier de rapporter ultérieurement la quittance de l'ayant droit. Cette ordonnance est encaissée par l'agent comptable qui en fait recette au compte des provisions versées à Paris et en délivre une quittance extraite de son registre à souche.

La somme est ensuite remise aux ayants droit ou transmise en une traite sur le Trésor au chef du poste où le paiement matériel doit être effectué.

Les délais dans la limite desquels une demande de remboursement est susceptible d'être admise sont ceux déterminés par les articles 9 et 10 de la loi du 29 janvier 1831 et par les articles 136 et 137 du décret du 31 mai 1862, *c'est-à-dire cinq ans à partir de l'ouverture de l'exercice* pour les pays d'Europe et six ans pour les pays situés hors du territoire européen, sauf le cas de pourvoi préalable formé devant le Conseil d'État.

Dans le cas où, par suite d'une fausse application du tarif, il y a eu insuffisance de perception, l'agent percepteur en est avisé et doit immédiatement reverser en caisse de ses deniers personnels le montant de l'erreur qui lui a été signalée et se délivrer à lui-même, avec inscription sur le livre de détail, une quittance extraite de son registre à souche. Cette quittance, qui doit spécifier le motif du reversement avec référence au numéro de la perception erronée, est ensuite transmise au département sous le timbre de la division des fonds. L'agent percepteur peut, s'il le préfère, effectuer son reversement en numéraire à la caisse centrale du Trésor public, qui en délivre un récépissé au crédit du compte courant de l'agent comptable. Ce dernier en délivre à l'agent percepteur un récépissé à talon.

L'agent percepteur qui a fait un semblable reversement exerce en fin de compte, comme il lui convient, son recours contre la partie objet de l'erreur et dont il est devenu le créancier personnel par substitution aux droits du Trésor.

Les sommes reversées doivent figurer dans les écritures des comptables à la date de leur encaissement effectif.

Si les vérifications opérées par la division des fonds faisaient reconnaître des erreurs matérielles dans la comptabilité des agents percepteurs, le montant de ces erreurs deviendrait l'objet, soit d'un reversement d'office, soit d'une ordonnance de remboursement, suivant qu'elles sont à l'avantage ou au préjudice du comptable.

949. Versement au Trésor des recettes de chancellerie : conversion en traites. — Aux termes du décret réglementaire du 20 décembre 1890, le montant total des fonds en caisse provenant des recettes budgétaires doit être, à la fin de chaque trimestre, converti par les agents percepteurs, sous leur responsabilité et celle du chef de poste solidairement, en traite sur Paris à l'ordre du caissier payeur central du Trésor.

Cette traite qui peut être établie sur papier libre est à vue ou à trente jours de vue au plus, et doit autant que possible être payable à Paris. Elle ne doit porter aucune mention spécifiant la nature des fonds transmis : elle peut être émise par l'agent percepteur sur son fondé de pouvoirs.

Elle doit être envoyée à Paris en même temps que le compte trimestriel qui a produit l'excédent, mais par lettre spéciale, et être accompagnée d'un certificat de change indiquant le cours du jour où la traite a été émise. Ce certificat doit être signé par deux banquiers, courtiers ou négociants établis dans la résidence du comptable et certifié par le chef du poste.

950. Paiement des traites du ministère des affaires étrangères. — En principe, les recettes effectuées dans les chancelleries doivent être versées au Trésor. Nous avons vu cependant que, pour éviter des mouvements de fonds, il a été ad-

mis que les traites émises par le ministère des affaires étrangères, soit pour le paiement des agents, soit pour celui des frais de service payés par abonnement pourraient être acquittés sur l'encaisse de la chancellerie, si les ressources en sont suffisantes. L'ordre dans lequel ces traites peuvent être payées est le suivant : 1° traitements des commis et élèves chanceliers ; 2° frais de service payés par abonnement ; 3° traitements des chanceliers, vice-consuls, consuls, etc. ; 4° frais de service non abonnés.

Le paiement d'une traite ne peut être fractionné. Les traites payées par les agents percepteurs sur les fonds de leur caisse sont, à l'expiration de chaque trimestre, ou à la fin de chaque gestion comptable, transmises à l'agent comptable à titre de valeurs représentatives de paiements faits pour son compte. Ces traites ne sont pas acquittées ; après avoir été *passées par les parties prenantes* à l'ordre de l'agent comptable des chancelleries, elles sont jointes comme pièces justificatives au relevé détaillé des envois à l'agent comptable.

951. Pertes et bénéfices de change sur les versements faits au Trésor (1). — Les bénéfices de change, qui se produisent par suite de la modification du taux de perception des recettes budgétaires ou lors de la remise des fonds provenant des mêmes recettes, sont considérés comme reversements de fonds sur les dépenses du ministère des affaires étrangères. L'agent percepteur doit en porter immédiatement le montant en recette par un article spécial sur le registre à souche des recettes budgétaires et sur le livre de détail des mêmes recettes. La quittance que l'agent percepteur se délivre à lui-même pour cette nature de recette est annexée au compte trimestriel, lorsque le bénéfice provient de la modification du taux du change, et à la lettre d'envoi, lorsqu'il est occasionné par la conversion en traite de l'excédent des recettes budgétaires.

---

(1) Décret du 20 décembre 1890, art. 27 (F). — Instruction de 1891, art. 109 et 110 (F).

Les pertes de change provenant des mêmes opérations sont portées en dépenses sur le livre des pertes de change et justifiées par une déclaration détaillée appuyée d'un certificat de change.

952. Carnet des traites de chancellerie. — Les traites représentant les recettes de chancellerie à verser au Trésor ou le montant des recouvrements effectués pour des correspondants administratifs doivent être inscrites par l'agent percepteur sur un carnet spécial d'émission par ordre de numéro et avec indication du bénéfice ou de la perte de change. Ce carnet (1), conforme au modèle arrêté par le ministère des affaires étrangères, peut être établi sur papier réglé avec colonnes manuscrites.

953. Évaluation du change pour le paiement des droits de chancellerie (2). — Les taxations du tarif sont exprimées en monnaie française ; c'est une nécessité qui résulte de l'adoption d'un tarif commun à tous les pays de consulats et du principe même en vertu duquel la comptabilité des chancelleries a été rattachée au budget général de l'État sous le titre : *Produit des chancelleries diplomatiques et consulaires.*

Les recettes et les dépenses des chancelleries sont au contraire le plus souvent effectuées en monnaies étrangères. Il a donc fallu fixer les conditions auxquelles les différentes monnaies étrangères seraient converties en francs. Aux termes du décret du 20 décembre 1890 et de l'instruction du 10 mai suivant, cette conversion est faite pendant chaque trimestre au *cours moyen du papier à vue sur Paris* pendant le trimestre précédent. Le cours moyen, fixé le premier jour de chaque trimestre par le chef de poste, est justifié par un certificat de change (3) attesté par deux banquiers, agents de change, courtiers ou négociants. Il est en outre affiché dans le bureau, afin que les personnes qui ont des sommes à verser

(1) V. *Formulaire*, tome III, page 60.
(2) Instruction de 1891, §§ 37 et 38. (F.
(3) V. *Formulaire*, tome Ier, page 166.

ou à recevoir à la caisse de la chancellerie puissent le consulter.

Dans le cas où le change éprouverait dans le cours d'un trimestre une variation importante, le chef de poste est autorisé à modifier le change fixé au commencement du trimestre, sauf à en justifier par un certificat de change établi dans les conditions que nous venons de rappeler et à en rendre compte au ministère par l'envoi d'un compte trimestriel spécial.

CHAPITRE III

De la comptabilité des dépôts (1).

Nous avons étudié au chapitre IX du livre VI les règles qui président à la gestion administrative des dépôts en numéraire ou en nature effectués dans les chancelleries des postes diplomatiques et consulaires, gestion qui rentre dans les attributions de la sous-direction des affaires de chancellerie, comme nous l'avons vu précédemment (nº 215) : il nous reste à indiquer brièvement de quelle manière ces dépôts doivent être traités au point de vue comptable.

954. Dépôts en numéraire et en nature. — Ainsi que nous l'avons vu plus haut, les sommes versées pour le compte d'administrations publiques ou de particuliers, qui ne comportent ni prélèvement ni déduction d'aucune sorte, sont transmises en traites à Paris le jour même de leur encaissement.

Toutes les autres sommes versées pour le compte d'administrations publiques ou de particuliers sont traitées comme dépôts en numéraire ou en nature et inscrites sur les registres du poste, conformément aux dispositions que nous allons exposer ci-après.

Les dépôts en numéraire, c'est-à-dire les dépôts de sommes d'argent faits dans la même monnaie que celle adoptée pour les opérations de la chancellerie, sont versés dans la caisse du poste et inscrits sur le registre à souche spécial (2). Les quittances détachées de ce registre indiquent, en toutes lettres, la somme versée en monnaie étrangère et, en chiffres, la valeur estimative du dépôt en monnaie française.

(1) Décret du 20 décembre 1890, art. 13 à 18 (F). — Instruction du 30 mai 1891, §§ 47 à 48, 57 à 70, 93 à 98 et 100 à 104 (F).

(2) Voir *Formulaire*, tome III, page 37.

Les remboursements totaux ou partiels sont inscrits sur un registre spécial intitulé : Registre des remboursements de dépôts en numéraire (1).

Les dépôts de sommes d'argent en monnaie autre que celle adoptée pour les opérations de la chancellerie, ainsi que les dépôts de matières précieuses ou de valeurs négociables, sont également placés dans la caisse du poste, après avoir été préalablement renfermés dans des sacs ou enveloppes cachetés et munis d'étiquettes indiquant les noms des propriétaires et, suivant le cas, la nature des objets ou l'espèce et le montant des monnaies ou valeurs déposées. Ces différents dépôts ainsi que les dépôts de marchandises et effets mobiliers sont enregistrés sur le registre administratif, conservés et gérés dans les conditions indiquées par l'ordonnance du 24 octobre 1833 et les instructions ministérielles subséquentes. Aucun des dépôts mentionnés ci-dessus n'est inscrit sur le registre à souche des dépôts en numéraire.

Les agents percepteurs sont responsables des dépôts en nature sous la surveillance du chef de mission ou du consul dont ils relèvent.

Lorsqu'il y a lieu d'envoyer au ministère des affaires étrangères, à destination des ayants droit, des fonds provenant d'un dépôt de somme d'argent en numéraire ou en monnaie autre que celle servant de base aux opérations de la chancellerie, la somme est inscrite sur le registre à souche des correspondants administratifs. Cet encaissement donne lieu à la délivrance d'une quittance mentionnant en toutes lettres, avec indication de la monnaie, la somme effectivement perçue; celle-ci est convertie le jour même par l'agent percepteur en une traite sur Paris à l'ordre du caissier payeur central du Trésor public, [illegible] de la place, sous la responsabilité de l'agent percepteur et du chef de poste solidairement. Les pertes et les bénéfices de change incombent ou profitent [illegible] de la traite.

(1) [illegible]

Ces traites sont à vue ou à trente jours de vue et doivent autant que possible être payables à Paris ; elles ne doivent porter aucune mention spécifiant la nature des fonds transmis. La traite, accompagnée d'un certificat de change, est, immédiatement après son inscription sur un carnet spécial (1), envoyée sous le couvert du ministère des affaires étrangères (division des fonds et de la comptabilité), par une lettre d'envoi spéciale (2), à l'agent comptable des chancelleries, qui effectue le reversement des fonds à qui de droit.

Les pièces relatives à la gestion administrative de l'affaire sont en même temps transmises au service compétent du département. Chaque encaissement donne lieu à un envoi distinct par traite.

Les règles comptables suivant lesquelles l'entrée et la sortie des dépôts en numéraire sont constatées sur les registres à souche et les registres des remboursements, de même que celles suivant lesquelles il est rendu compte à la fin de chaque trimestre ou de chaque gestion comptable du mouvement des dépôts en numéraire, enfin celles qui président à l'envoi en France des sommes d'argent provenant des dépôts sont exposées en détail dans l'instruction du 10 mai 1891 (paragraphes 51 à 70, 93 à 98, 103 à 104 et 47 à 48) ; nous ne pouvons que renvoyer à cette instruction dont les prescriptions, claires et précises, se passent de commentaires.

(1) Voir *Formulaire*, tome III, page 99.
(2) Voir *Formulaire*, tome III, mod. n° 68 *bis*.

CHAPITRE IV

Contrôle et justification des recettes.

Les perceptions opérées dans les chancelleries diplomatiques et consulaires sont l'objet d'un triple contrôle. Le premier est exercé sur place à l'étranger : il rentre dans les devoirs imposés aux chefs de mission et aux consuls ; le second, qui embrasse la vérification au point de vue comptable, s'opère à Paris par les soins de la division des fonds, d'après les éléments que les agents du service extérieur sont tenus de fournir au ministère ; le troisième enfin, qui porte exclusivement sur le caractère administratif des taxations de chancellerie rentre dans les attributions de la direction des consulats et affaires commerciales. Nous allons successivement examiner les bases et les éléments de ce triple contrôle.

955. Contrôle de la comptabilité par les chefs de poste; précautions à prendre pour la sécurité de la caisse. — Les chefs de mission et les consuls sont libres de vérifier, toutes les fois qu'ils le jugent utile, la caisse de leur chancellerie, l'existence des dépôts en nature, ainsi que les livres et écritures qui s'y rapportent. Les vérifications inopinées sont obligatoires au moins deux fois par trimestre. En outre, les livres et les écritures sont arrêtés à la fin de chaque gestion trimestrielle ou partielle. Cette vérification doit être faite par le chef de poste personnellement dans les consulats et consulats généraux ; dans les missions diplomatiques elle peut être effectuée par le secrétaire délégué. Toute négligence à cet égard entraînerait la responsabilité pécuniaire du chef de poste (1).

---

(1) Instruction du 10 mai 1891, § 93, 1°.

La vérification terminée et les livres étant arrêtés sans désemparer, il est dressé de l'opération un procès-verbal *ad hoc* qui relate la situation de la caisse et celle des écritures (1). Ce procès-verbal, signé tant par le chef de poste que par l'agent vérifié, est rédigé en trois expéditions dont l'une est déposée dans les archives du poste, la seconde reste entre les mains du comptable et la troisième est envoyée au département sous le timbre de la division des fonds.

Dans les vice-consulats et dans les postes dépourvus de chanceliers titulaires où les fonctions d'agents percepteurs sont exercées par le chef du poste, ce procès-verbal est remplacé par un état constatant la situation de la caisse (2).

Le solde en caisse de la chancellerie se compose de cinq éléments bien distincts : 1° les fonds des recettes budgétaires ; 2° les fonds des recettes pour divers correspondants administratifs ; 3° les fonds provenant des dépôts en numéraire ; 4° les fonds relatifs au service des naufrages ; 5° les fonds concernant les établissements administrés par les agents diplomatiques ou consulaires français.

Ce solde pour être régulier doit être égal à celui qui est inscrit sur le registre récapitulatif. En cas de désaccord, les causes de l'irrégularité doivent être signalées et développées à la suite du procès-verbal avec tous les détails qu'elles comportent.

Lorsqu'un chef d'arrondissement consulaire constate des irrégularités graves dans la caisse d'un agent subordonné (chancelier ou vice-consul), il doit, sous peine d'engager sa responsabilité pécuniaire, pourvoir immédiatement au *remplacement provisoire* de cet agent et, s'il y a lieu, provoquer sa *suspension*.

Les vice-consuls étant placés sous la surveillance des chefs de mission ou des consuls dont ils relèvent, il doit, en cas d'absence, de mutation, de démission ou de décès d'un vice-consul, être pris, par le chef d'arrondissement, les mesures

(1) *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, page 171.

(2) Voir *Formulaire*, tome III, mod. n° 73 *bis*.

nécessaires pour sauvegarder les intérêts du Trésor, s'il n'y a été pourvu par le ministre des affaires étrangères.

Le chef de poste a non seulement à vérifier les écritures et la caisse, il doit aussi prendre les précautions nécessaires pour assurer la sécurité de celle-ci. Aucun agent, en cas de vol, ne pourrait en effet obtenir décharge que s'il justifiait que le vol est l'effet d'une force majeure, et qu'il avait pris toutes les mesures prescrites par l'article 21 du décret du 31 mai 1862. Tout agent victime d'un vol est d'ailleurs tenu de faire sa déclaration immédiate aux autorités du lieu de sa résidence. Le chef de poste doit en outre envoyer au département (division des fonds), par le plus prochain courrier, un procès-verbal, en y joignant, avec ses propres observations, un rapport circonstancié de l'agent percepteur (1).

956. Eléments à fournir à la division des fonds pour le contrôle des opérations au point de vue comptable ; mutation des comptables (2). — Pour assurer le contrôle que les règlements en vigueur ont confié à la division des fonds, les chefs de poste font établir par les chanceliers, dans les cinq premiers jours de chaque trimestre, un compte trimestriel (3) des opérations qu'ils ont effectuées pendant les trois mois précédents. Ce compte, dont le modèle a été arrêté de concert par les ministères des affaires étrangères et des finances, se compose de six cadres ou tableaux récapitulatifs. Le premier de ces cadres est affecté aux recettes budgétaires ; les quatre suivants sont réservés aux comptes de trésorerie ; le dernier récapitule les excédents de recette constatés aux différents comptes et donne la preuve de l'encaisse.

Le cadre n° 1 (recettes budgétaires) présente : 1° le solde en numéraire provenant des recettes budgétaires existant en caisse à la fin du trimestre précédent et reporté au nouveau compte en francs seulement ; 2° l'évaluation de ce report en

(1) Instruction du 16 mai 1891, art. 224, 225 et 226. (F)
(2) Instruction du 16 mai 1891, art. 95 à 105. (F)
(3) Voir *Formulaire*, tome III, mod. n° 64 *bis*.

monnaie étrangère au change fixe pour le trimestre ; 3° les recettes budgétaires comprenant les produits des droits de chancellerie et les recettes diverses ; 4° le total des recettes budgétaires ; 5° les paiements de traites pour le compte du ministère des affaires étrangères ; 6° les envois de fonds en traites sur Paris à l'ordre du caissier payeur central du Trésor public ; 7° le montant des pertes de change ; 8° le total des envois à l'agent comptable des chancelleries ; 9° l'excédent des recettes budgétaires sur les envois à l'agent comptable.

Le cadre n° 2 indique la situation des recettes effectuées pour le compte des divers correspondants administratifs. Ce compte doit toujours se solder par néant, puisque les sommes inscrites sur le registre à souche doivent être transmises à Paris, le jour même de leur encaissement, en traites à l'ordre du caissier payeur central du Trésor public.

Le cadre n° 3 fait connaître la situation des *dépôts en numéraire*, avec indication, savoir : 1° des dépôts restant à rembourser au commencement du trimestre ; 2° des dépôts reçus pendant le trimestre et résultant des additions du registre à souche spécial ; 3° des dépôts remboursés d'après le total du livre des remboursements ; 4° des dépôts non encore remboursés au dernier jour du trimestre. A l'appui de ce compte les chanceliers joignent le livre des remboursements des dépôts en numéraire et l'état détaillé des dépôts reçus pendant le trimestre. Le solde des dépôts en numéraire est justifié, mais seulement en fin d'année, au moyen d'un état détaillé indiquant, pour chaque dépôt non encore remboursé, la date et le numéro du dépôt, le nom du déposant et la somme déposée. Cet état est signé par l'agent percepteur et le chef de poste et doit être en complet accord avec la situation accusée par le cadre n° 3 du compte du 4° trimestre.

Le cadre n° 4 résume les opérations concernant le service spécial des naufrages. Les recettes se composent du produit de la négociation des traites tirées sur le caissier du Trésor, ainsi que du produit de la vente des marchandises et objets

sauvés. Les dépenses comprennent tous les frais du sauvetage et, en cas d'excédent de recettes, le montant de la traite émise à l'ordre du trésorier général des invalides de la marine. Les pièces justificatives de ces opérations étant produites directement au ministère de la marine avec un compte de liquidation provisoire, les recettes et les dépenses ne figurent dans le cadre n° 4 qu'en une seule ligne et sans aucuns détails. Ce cadre indique en outre les excédents de recettes qui peuvent accidentellement exister en fin de trimestre. Cet excédent de recettes est reporté en tête du nouveau compte trimestriel dont il forme le premier article. Le report est fait tant en monnaie étrangère qu'en francs pour la même somme que celle qui a été constatée à la fin du trimestre précédent.

Le cadre n° 5 présente la situation des opérations des recettes et des dépenses effectuées pour le compte des établissements français, savoir : l'excédent de recettes existant au commencement du trimestre, en francs, et sa conversion en monnaie étrangère au cours du change fixé pour le trimestre ; — les recettes effectuées pendant le trimestre ; — les dépenses acquittées pendant le trimestre ; — l'excédent des recettes sur les dépenses à la fin du trimestre. Cet excédent doit toujours être repris en tête du nouveau compte trimestriel dont il forme le premier article, le report est fait en francs ; il est transformé en monnaie étrangère au cours du change fixé pour le nouveau trimestre. Il se produit donc, en cas de modification du change, un bénéfice ou une perte de change. Le bénéfice donne lieu à une inscription de recette sur le registre à souche spécial des établissements ; la perte de change est inscrite sur le livre de dépense des mêmes établissements.

Enfin, le cadre n° 6 qui a pour objet de récapituler les opérations du compte trimestriel et de donner la preuve de l'encaisse présente : l'excédent des recettes budgétaires sur envois à l'agent comptable (cadre n° 1) ; — la situation pour néant du compte des correspondants administratifs (cadre

n° 2 ; — le montant des dépôts en numéraire restant à rembourser à la fin du trimestre (cadre n° 3) ; — l'excédent des recettes sur les dépenses concernant le service spécial des naufrages (cadre n° 4) ; — l'excédent des recettes sur les dépenses se rapportant aux établissements français (cadre n° 5). Le total de ces résultats doit être égal au *solde en caisse* accusé par le procès-verbal de vérification et constaté sur le livre récapitulatif.

Les différents cadres du compte trimestriel contiennent, outre les colonnes : *en monnaie étrangère* et *en monnaie française*, une colonne finale intitulée : *opérations admises après vérification par le département des affaires étrangères*. Les agents percepteurs doivent laisser en blanc cette colonne qui est remplie à Paris lorsque la vérification du compte trimestriel nécessite des rectifications.

Les comptes trimestriels sont dressés en triple expédition. Ils sont établis et certifiés véritables par les chanceliers, visés et vérifiés par les chefs de mission ou les consuls. L'une des expéditions demeure déposée dans les archives du poste, les deux autres sont adressées au ministre des affaires étrangères (division des fonds et de la comptabilité) avec le procès-verbal de vérification de caisse au dernier jour du trimestre et les pièces justificatives des opérations effectuées.

Les agents percepteurs joignent à l'envoi du compte trimestriel : 1° un certificat de change ; 2° le livre de détail des recettes budgétaires du trimestre ; 3° l'état détaillé des recettes budgétaires du trimestre, en double expédition ; 4° l'état détaillé des recettes pour divers correspondants administratifs, en double expédition ; 5° le relevé détaillé des envois à l'agent comptable des chancelleries, en double expédition ; 6° l'état détaillé des dépôts en numéraire reçus pendant le trimestre, en double expédition ; 7° l'état des remboursements des dépôts en numéraire effectués pendant le trimestre, en double expédition, avec les quittances des ayants droit ; 8° le compte spécial des recettes et dépenses relatives

aux établissements français, avec les pièces justificatives ; 9° avec le compte trimestriel arrêté au 31 décembre, l'état détaillé justificatif du solde des dépôts en numéraire (1).

Chaque agent percepteur, n'étant comptable que des actes de sa gestion personnelle, doit rendre compte séparément des faits qui le concernent ; en conséquence il est établi autant de comptes qu'il s'est succédé d'agents percepteurs titulaires ou intérimaires dans le cours d'un même trimestre. La modification du taux du change entraîne aussi l'établissement de comptes distincts.

Lorsque, pendant le cours d'un trimestre, il se produit une mutation de chancelier titulaire ou substitué, le chef de poste doit vérifier la caisse du comptable sortant, clore et arrêter ses registres. Cette formalité, qui peut seule dégager la responsabilité du comptable entrant des opérations de son prédécesseur, est absolument réglementaire et ne saurait être négligée ni retardée sous aucun prétexte ; il en est dressé procès-verbal en quadruple expédition : l'une pour le percepteur sortant, l'autre pour le comptable entrant, la troisième pour les archives du poste ; la quatrième est envoyée au département sous le timbre de la division des fonds et de la comptabilité avec le compte trimestriel (2).

Afin qu'il n'y ait point d'interruption dans le numérotage des quittances délivrées aux parties et que le contrôle exercé par la division des fonds puisse toujours s'opérer avec la même facilité, le nouveau comptable, titulaire ou substitué, est obligé de se servir du registre à souche de son prédécesseur préalablement clos et arrêté par le chef du poste. Celui-ci est tenu, par contre, de faire établir autant de comptes trimestriels, de cahiers du livre de détail des recettes, d'états détaillés des recettes diverses, d'états de recouvrements

(1) Voir le modèle du compte trimestriel et des différents états ci-dessus au *Formulaire*, tome III, pages 55 et suivantes.

(2) Décret du 20 décembre 1890, art. 24 et 25 (F). Instruction de 1891, §§ 105 à 107 (F).

pour correspondants administratifs, d'états détaillés des dépôts et de cahiers du livre des remboursements de dépôts qu'il y a eu de gestions comptables dans les trois mois écoulés.

957. De l'agent comptable des chancelleries (1). — En présence du grand nombre des agents percepteurs et de l'éloignement de la plupart des postes, il était presque impossible de constituer chacun de ces agents comptables directs du Trésor, et par suite de les astreindre individuellement à rendre un compte de gestion à la Cour des comptes. Pour obvier à cette difficulté, le décret du 16 janvier 1877 a, par ses articles 10 et 11, créé, sous le nom d'*agent comptable des chancelleries diplomatiques et consulaires*, un comptable spécial qui assume la responsabilité de tous les faits de la gestion des agents percepteurs, sauf son recours contre ceux-ci. Cette disposition a été successivement reproduite par les décrets du 14 août 1880 et du 20 décembre 1890.

Cet agent comptable, qui est assujetti à un cautionnement de 20.000 francs et prête serment devant la Cour des comptes, est placé sous l'autorité du chef de la division des fonds. Il est nommé par décret du président de la République sur la proposition du ministre des affaires étrangères et avec l'agrément du ministre des finances.

Toutes les opérations de comptabilité effectuées à l'étranger sont centralisées par l'agent comptable des chancelleries. Pour assurer l'exercice de la responsabilité qu'il encourt à cet égard, il vérifie, aussitôt après leur réception, les divers documents trimestriels qui lui sont transmis par les agents, s'assure de la régularité des perceptions, confronte les encaissements accusés sur les comptes trimestriels avec le livre de détail des remboursements de dépôts, les traites émises et les procès-verbaux de vérification, etc.

(1) Décret du 20 décembre 1890, art. 36 et suiv. (F). — Instruction du 10 mai 1891, § 125 et suiv. (F).

Le contrôle des opérations des agents percepteurs par l'agent comptable et des opérations de ce dernier par le ministre des finances s'effectue conformément aux dispositions du décret du 20 décembre 1890, articles 36 à 45, et de l'instruction du 10 mai suivant, § 128 à 191, auxquelles nous nous bornons à renvoyer.

958. Contrôle administratif des perceptions de chancellerie (1). — Depuis le décret du 16 janvier 1877, dont les dispositions sur ce point ont été successivement confirmées par les décrets des 14 août 1880 et 20 décembre 1890, la direction des consulats et des affaires commerciales (sous-direction des affaires de chancellerie), qui, comme nous l'avons vu précédemment, centralise la correspondance sur toutes les questions relatives à l'application, à l'interprétation et à la revision du tarif, est seule chargée aussi du contrôle à exercer sur les perceptions au point de vue administratif.

C'est en vue de ce contrôle spécial que les chefs de postes sont tenus d'adresser au département à la fin de chaque trimestre : 1° un état des actes établis et des taxes appliquées par la chancellerie de leur poste ; 2° un état administratif des dépôts en nature ; 3° un état administratif des dépôts en numéraire ou, le cas échéant, un certificat constatant qu'il n'y a eu ni consignation ni retrait de dépôt depuis l'envoi du dernier état (2).

L'état des actes établis et des taxes appliquées, subdivisé en six colonnes, fait connaître l'espèce des actes établis, les articles du tarif appliqués, les bases de taxation, le nombre des actes, rôles, vacations, navires, tonneaux et valeur des actes soumis aux taxes, le montant des droits perçus, enfin les observations que peuvent motiver les diverses per-

(1) Circulaires des affaires étrangères (F) des 21 décembre 1877, 15 février 1881, 18 février 1882, 20 décembre 1884 et 7 mai 1892. — Instruction de comptabilité du 10 mai 1891. (F.) — Décret du 20 décembre 1890. (F.)

(2) Voir ces modèles au *Formulaire des chancelleries*, tome Ier, n° 46, et tome III, nos 47, 47 *bis* et 48 *bis*.

ceptions. Le montant des perceptions est totalisé séparément pour chaque subdivision du tarif (actes de l'état civil, de la juridiction civile, etc.), puis les totaux partiels sont additionnés à la fin de l'état dans un total général : cet état qui est établi en francs est certifié exact par l'agent percepteur, visé et approuvé par le chef de poste.

Quant aux états de dépôt, nous ne pouvons que renvoyer aux explications que nous avons fournies précédemment (chapitre IX, livre VI) sur les éléments statistiques qu'ils comprennent et les justifications qu'ils doivent fournir pour faciliter le contrôle exercé par la direction des consulats.

959. États de comptabilité et pièces justificatives à adresser au département des affaires étrangères. — Après avoir analysé, ainsi que nous venons de le faire, les dispositions réglementaires sur la comptabilité des chancelleries des postes diplomatiques et consulaires, nous ne croyons pas inutile de résumer ici la nature et le nombre des états et des pièces justificatives qui doivent composer les envois trimestriels ou annuels à faire au département, pour assurer le double contrôle financier et administratif.

I. — Envois sous le timbre de la division des fonds.

A. — A la fin de chaque période trimestrielle.

1° L'état de mouvements du personnel ;

2° Le compte trimestriel des recettes et des dépenses en double expédition ;

3° Une des expéditions du procès-verbal de vérification de caisse dressé par le chef de poste au dernier jour du trimestre ;

4° Le livre de détail des recettes budgétaires dont les deux parties sont réunies en un seul cahier, autant de cahiers étant d'ailleurs établis qu'il s'est succédé de gestions comptables dans le cours du trimestre ;

5° Les quittances afférentes à des restitutions de droits in-

dûment perçus et, quand il y a lieu, la quittance à souche correspondant au bénéfice réalisé sur le change ;

6° Le certificat faisant connaître le taux du change auquel les perceptions et les dépenses du trimestre ont été effectuées ;

7° L'état détaillé en double expédition des recettes budgétaires;

8° L'état détaillé en double expédition des recouvrements pour divers correspondants administratifs ;

9° Le relevé détaillé en double expédition des envois à l'agent comptable des chancelleries avec les pièces justificatives des dépenses ;

10° L'état détaillé en double expédition des dépenses extraordinaires pour frais de service, les pièces justifiant les avances pour les correspondants administratifs étant classées dans des dossiers spéciaux par correspondants ;

11° L'état détaillé en double expédition des dépôts en numéraire reçus pendant le trimestre ;

12° L'état des remboursements de dépôts en numéraire effectués pendant le trimestre et les pièces justificatives à l'appui ;

13° Le compte spécial des recettes et des dépenses relatives aux établissements français et les pièces justificatives à l'appui ;

14° Enfin, la traite à l'ordre du caissier payeur central du Trésor représentant les recettes de chancellerie transmises à l'agent comptable avec le certificat de change à l'appui.

Nous rappelons ici que, chaque agent n'étant comptable que de sa gestion personnelle, il est établi autant de comptes qu'il s'est succédé d'agents percepteurs titulaires et intérimaires, et que tous ces comptes doivent être accompagnés des pièces justificatives.

B. — *A la fin de chaque année.*

1° L'état détaillé justificatif du solde des dépôts en numéraire ;

2° Le procès-verbal de récolement de l'inventaire du mobilier de la chancellerie (1). (Voir tome Ier, n° 265.)

II. — Envois sous le timbre de la direction des consulats. (Sous-direction des affaires de chancellerie.)

A. — *A la fin de chaque période trimestrielle.*

1° L'état des actes établis et des taxes appliquées pendant le trimestre (2) ;

2° L'état administratif des dépôts en nature ;

3° L'état administratif des dépôts en numéraire, ou, à défaut, le certificat constatant qu'il n'y a eu ni consignation, ni retrait de dépôt depuis l'envoi du dernier état (3) ;

4° Les pièces administratives se rattachant à la comptabilité des agents consulaires (4).

B. — *A la fin de chaque année.*

1° Par tous les postes :

Les registres des actes notariés et ceux de l'état civil ; un état des dépôts des titres et papiers ; un état des dépôts des testaments olographes ou mystiques remis en chancellerie du vivant du testateur pour en assurer la conservation ;

2° Par les postes établis dans les pays de juridiction :

Le relevé des amendes ou autres condamnations prononcées au profit du Trésor français par les tribunaux consulaires pendant l'année écoulée ; le cas échéant, cet état doit être dressé pour néant (5).

Il y a lieu de rappeler, en ce qui concerne les pièces adressées à la sous-direction des affaires de chancellerie, que les états administratifs concernant les dépôts et les taxes sont

---

(1) Circulaire des affaires étrangères des 26 mars 1834, 1er octobre 1848 (F) et 14 mars 1866 (F).

(2) Circulaires des affaires étrangères (F) des 18 février 1882 et 7 mai 1892.

(3) Circulaire des affaires étrangères du 7 mai 1892 (F).

(4) Circulaire des affaires étrangères du 18 février 1882 (F).

(5) Circulaire des affaires étrangères du 20 décembre 1884 (F).

établis par trimestre et non par gestion; il ne doit donc être transmis qu'un seul état pour un même trimestre, lors même que plusieurs agents comptables se sont succédé au poste pendant la durée de ce trimestre (1).

L'ensemble des pièces et documents qui viennent d'être énumérés forme l'un des éléments les plus essentiels pour le contrôle et l'apurement de la comptabilité des chancelleries; nous n'avons donc pas besoin d'insister ici sur la nécessité pour les chefs de poste de veiller avec le plus grand soin à ce qu'il subsiste toujours une pleine et entière concordance entre les diverses parties de la gestion financière auxquelles se rapportent les envois trimestriels ou annuels.

---

(1) Circulaire des affaires étrangères du 7 mai 1892. (F.)

LIVRE DIXIÈME

DES FONCTIONS DES AGENTS CONSULAIRES.

Observation générale.

Nous avons dit au livre II que, pour étendre l'action protectrice à l'égard de leurs nationaux, les consuls étaient autorisés à instituer dans les ports de leur arrondissement des délégués spéciaux qualifiés d'agents consulaires et qui sont appelés à remplir leurs fonctions sous le contrôle du chef qui les a brevetés.

Les attributions particulières des agents consulaires diffèrent suivant les décisions spéciales du gouvernement qui les concernent. Il nous a donc paru utile de consacrer un livre spécial à l'indication des fonctions des délégués des consuls, en signalant, d'après l'ordre méthodique adopté pour la partie de cet ouvrage applicable aux consuls, l'étendue vraie de leurs pouvoirs et la différence essentielle qui existe entre leur service et celui des chefs d'arrondissement. Nous avions du reste, pour nous guider dans ce travail, l'ordonnance spéciale du 26 octobre 1833, les décrets des 22 septembre 1854, 16 janvier 1877, 14 août 1880, 19 janvier 1881, 20 décembre 1890, ainsi que les instructions rendues pour l'application de ces décrets, enfin les circulaires du ministère de la marine en date des 31 août 1848 et 30 octobre 1875.

Section Ire. — *Rapports avec les autorités territoriales, le chef d'arrondissement et les particuliers.*

960. Attributions générales des agents. — Les agents consulaires doivent rendre aux Français tous les bons offices qui dépendent d'eux : ils les défendent auprès des autorités de

leur résidence, si l'on s'écarte à leur égard des dispositions ou des formes établies par les lois du pays. Ils ne peuvent exiger aucun droit ou émolument pour leur intervention (1).

Ils doivent intervenir auprès des autorités de leur résidence pour que les affaires qui intéressent la navigation et le commerce de la France, et dont la décision appartient à ces autorités, soient expédiées avec promptitude et justice.

Ils doivent s'appliquer à écarter tous les obstacles qui peuvent nuire au progrès du commerce de la France en général et gêner les opérations des capitaines de navires et des négociants, surtout dans les rapports qu'ils ont avec les douanes.

Leurs représentations aux autorités compétentes sur ces divers objets doivent toujours être faites avec modération ; lorsqu'elles n'ont pas été accueillies, ils informent immédiatement le chef de l'arrondissement consulaire de l'objet des discussions, en lui présentant toutes les observations dont leurs réclamations sont susceptibles.

961. Correspondance des agents. — La correspondance des agents avec les consuls doit être aussi fréquente que l'exige le service. Elle embrasse tout ce qui a rapport aux intérêts de l'État ou des nationaux.

En principe, il leur est interdit de correspondre directement avec le département des affaires étrangères, ainsi qu'avec les chefs de légation dont ils ne relèvent pas directement, leurs collègues, ou une autorité française quelconque. Cette règle ne peut souffrir d'exception que pour les nouvelles urgentes relatives à la santé publique, qu'ils sont autorisés à transmettre à l'autorité française la plus voisine ou la plus intéressée.

Les agents doivent transcrire leur correspondance sur un registre qui sert également à celle qu'ils écrivent comme à celle qu'ils reçoivent.

---

(1) Ordonnance du 25 octobre 1833, art. 1, 2 et 3. (F)

Les agents consulaires doivent donner aux consuls dont ils relèvent tous les renseignements nécessaires sur la navigation et le commerce, soit au moyen des publications des douanes ou par les communications officieuses de ces administrations, soit par les feuilles périodiques consacrées au commerce, ou par des entretiens avec des négociants éclairés.

Ils doivent leur envoyer, tous les trois mois, le relevé du mouvement du commerce et de la navigation française et étrangère dans le port de leur résidence, ainsi que dans les ports voisins où il n'y a pas d'agents.

Ils doivent aussi transmettre aux consuls, au commencement de chaque trimestre ou tout au moins de chaque année, un relevé de la nature et de la valeur des marchandises importées et exportées, dont se sont composés les échanges entre le lieu de leur résidence et les différents pays du monde pendant le trimestre ou l'année précédente.

Ces relevés, destinés à faciliter aux consuls les moyens de dresser les états généraux du mouvement commercial de leur arrondissement, doivent être rédigés avec soin et libellés d'une manière uniforme, d'après les modèles réglementaires.

Les agents doivent en outre étudier avec soin toutes les lois et tous les règlements sur le service de la marine, le pilotage et les phares, les quarantaines, les naufrages et les sauvetages, et transmettre aux consuls tous les actes officiels nouveaux qui viennent à être publiés dans leur résidence, soit par des agents de l'autorité, soit par des corporations locales.

962. Secrétariat des agences. — Les ordonnances ne donnent point aux agents consulaires le droit d'avoir des secrétaires reconnus comme officiers publics, c'est-à-dire des chanceliers. Ils ne peuvent donc non plus avoir des chancelleries proprement dites, bien que l'usage fasse désigner sous ce nom les bureaux ou les secrétariats où ils remplissent les

fonctions de leur charge. Mais rien n'empêche que ces secrétariats soient organisés à l'instar des véritables chancelleries consulaires, et il est du devoir des agents d'adopter tout ou partie des registres dont la tenue est obligatoire ou facultative, suivant qu'ils ont à remplir quelqu'une des attributions auxquelles ces registres se rapportent.

963. Actes administratifs. — Les actes administratifs, tels que les légalisations, certificats de vie ou d'origine, etc., traductions, sont de la compétence de tous les agents consulaires, qui ont à se conformer à cet égard aux prescriptions que nous avons analysées dans le chapitre VI du livre VI. Mais, pour pouvoir être produits en justice, ces actes doivent être légalisés par le consul chef de l'arrondissement : cette légalisation a lieu sans frais (1). Il n'y a d'exception à cette règle que pour les agents qui ont été expressément dispensés par le ministre des affaires étrangères de l'obligation de soumettre leur signature au visa du consul dont ils relèvent.

La faculté de viser les passeports appartenait anciennement à tous les agents consulaires : les inconvénients pratiques qui en sont résultés dans les contrées voisines de nos frontières l'ont fait supprimer, et le visa, comme la délivrance des passeports, ne constitue plus qu'une attribution exceptionnellement et spécialement conférée à certains agents consulaires (2).

Tous les certificats, légalisations et visas délivrés dans une agence, doivent y être enregistrés avec soin, par ordre de dates et sous une même série de numéros.

Les agents consulaires reçoivent du département des affaires étrangères, pour le service de leur agence, un timbre officiel. Ce timbre ne devient pas, d'ailleurs, leur propriété personnelle et, lorsqu'une mutation a lieu, l'agent dont les

(1) Ordonnance du 26 octobre 1833 (F). — Tarif du 30 novembre 1875, note 42 (F).

(2) Circulaire des affaires étrangères du 15 janvier 1858 (F).

fonctions viennent à cesser doit en faire exactement la remise entre les mains de son successeur (1).

964. Réception des dépôts, des actes notariés et des actes de l'état civil. — Les agents consulaires n'ont pas en principe qualité pour recevoir des dépôts et dresser des actes notariés ou des actes de l'état civil. Aux termes de l'article 7 de l'ordonnance du 26 octobre 1833, cette extension de pouvoirs ne peut leur être conférée que par un décret spécial. Ceux au profit desquels une telle décision est intervenue sont tenus d'en conserver une expédition constamment affichée dans leur bureau. Obligés de se conformer, pour cette partie de leurs attributions, à ce qui est prescrit aux consuls et aux chanceliers par les ordonnances et instructions sur la matière, ils doivent tenir, dans la même forme que les chanceliers, tous les registres destinés aux actes qu'ils sont autorisés à recevoir ou à dresser, et se diriger d'après les règles générales que nous avons indiquées précédemment au livre VI, chapitres IV, V et IX, en nous occupant des actes de l'état civil, des actes notariés et des dépôts en chancellerie (2).

Les agents consulaires autorisés à exercer les fonctions de notaires ont, en principe, comme les vice-consuls, pour ressort la circonscription territoriale au chef-lieu de laquelle ils résident, et leur compétence est limitée, sauf les exceptions justifiées par des considérations géographiques, à ladite circonscription.

Il importe de remarquer ici qu'à la différence des consuls, et par cela même qu'ils n'ont pas de chanceliers auprès d'eux, les agents consulaires remplissent personnellement les fonctions dont nous venons de parler. Ils doivent, comme les chanceliers, se faire assister de témoins, et par analogie avec ce que la loi prescrit aux notaires en France, lorsqu'il y a lieu pour eux de suppléer à la présence d'un second notaire, ils doivent, comme les vice-consuls, lorsqu'ils reçoivent, par

(1) Circulaire des affaires étrangères du 30 juin 1853.

(2) Instruction des affaires étrangères du 18 février 1882. (F.)

exemple, des testaments, se faire assister de quatre témoins.

Les agents consulaires doivent adresser tous les ans et après les avoir dument clos, au consul dont ils relèvent, les doubles de leurs registres de l'état civil ou des actes notariés. La transmission de ceux-ci en France, à la sous-direction des affaires de chancellerie, est ensuite effectuée par le consul.

Ils doivent donner avis au consul, chef d'arrondissement, de tous les dépôts qu'ils reçoivent et lui adresser une expédition certifiée de l'acte de dépôt dressé par eux, ils sont également tenus de lui faire parvenir tous les trois mois les états comptables ou administratifs des dépôts en numéraire ou des dépôts en nature, ou à défaut le certificat constatant qu'il n'y a eu dans leur agence ni consignation ni retrait de dépôt. Ces états sont libellés dans la même forme que ceux qui sont dressés dans les chancelleries consulaires, et le consul auquel ils sont adressés les transmet soit à la division des fonds, soit à la direction des consulats et affaires commerciales (1).

Ajoutons ici que ce n'est que sur la demande directe adressée au ministre des affaires étrangères par le consul dont ils relèvent, que les agents consulaires obtiennent exceptionnellement l'autorisation de recevoir des dépôts et de remplir les fonctions de notaires ou d'officiers de l'état civil (2).

965. Administration des successions. — Lorsqu'un Français vient à mourir dans leur résidence, les agents consulaires doivent se borner : 1° à réclamer, *s'il y a lieu*, l'apposition des scellés de la part des autorités locales ; 2° à assister à toutes les opérations qui en sont la conséquence ; 3° à veiller à la conservation de la succession *en tant que l'usage et les lois du pays les y autorisent*. Ils doivent avoir soin de rendre compte au consul dont ils relèvent des mesures qu'ils ont prises et

(1) Circulaires des affaires étrangères des 5 (F.) et 17 mai 1853, décret du 20 décembre 1890 (F.) et instructions (F.) du 10 mai 1891 et du 7 mai 1892.

(2) Circulaire des affaires étrangères du 4 novembre 1833 (F.)

attendre ses pouvoirs spéciaux pour administrer, *s'il y a lieu*, la succession (1).

Quelques agents consulaires, se méprenant sur l'étendue de leurs attributions, ont cru qu'ils pouvaient exercer dans toute sa plénitude, du moment qu'elle leur était accordée par un traité, la faculté d'administrer et de liquider les successions de leurs nationaux, et qu'alors même qu'ils n'étaient pas autorisés à recevoir des dépôts, ils avaient le droit d'encaisser le produit net des successions. C'est là de tous points une erreur, et, bien que les stipulations internationales reconnaissent aux simples agents consulaires la faculté d'exercer certaines fonctions spécialement définies, elles ne sauraient, en aucun cas, les investir d'attributions que ne comporte pas de plein droit le mandat dont ils sont investis. Ce n'est donc toujours, et bien que les traités autorisent dans certains pays les agents consulaires à liquider les successions de leurs nationaux, que dans la limite des pouvoirs, que leur chef hiérarchique leur a délégués sous sa responsabilité, que ces agents peuvent intervenir (2).

966. Juridiction en Levant et en Extrême-Orient. — Les agents consulaires n'exercent aucune juridiction. Ce principe ne souffre jamais d'exception, pas même dans les pays d'Orient, où le pouvoir judiciaire des consuls est consacré par le droit conventionnel.

Ainsi, dans les questions civiles ou commerciales, les agents consulaires ne peuvent intervenir qu'à titre de conciliateurs, et ils ne sauraient jamais s'attribuer sur leurs nationaux le caractère de juges.

En matière criminelle, ils remplissent jusqu'à un certain point, d'après les lois de 1836, de 1852 et de 1858 sur la juridiction des consuls, les fonctions d'officier de police judiciaire. En conséquence, ils sont tenus de donner avis au

(1) Ordonnance du 26 octobre 1833, art. 6 (F).
(2) Circulaire des affaires étrangères du 14 août 1866 (F).
(3) Ordonnance du 26 octobre 1833, art. 2 (F).

consul dont ils relèvent des contraventions, délits ou crimes qui ont pu être commis par des Français dans leur résidence, de recevoir et de lui transmettre les plaintes et les dénonciations déposées entre leurs mains; de dresser les procès-verbaux des faits dont ils ont connaissance; de saisir les pièces à conviction, et de recueillir, à titre de renseignement, les dires des témoins; mais ils ne peuvent faire, si ce n'est en cas de flagrant délit, des visites et des perquisitions aux domiciles et établissements des inculpés qu'après avoir reçu une délégation spéciale du consul (1). L'exercice d'un semblable droit peut en effet entraîner des conséquences trop graves pour être livré sans contrôle à des agents secondaires, souvent choisis parmi les étrangers et adonnés au commerce. S'il arrive, d'ailleurs, que les consuls informent sur les plaintes qui leur ont été transmises par leurs agents et décernent des mandats d'arrêt, ces délégués se trouvent naturellement chargés de mettre les mandats à exécution (2). Dans le cas où il n'y a pas de mandat d'arrêt, ils font également, par délégation spéciale, toutes les significations nécessaires et tous les actes du ministère d'huissier. Il est du devoir des consuls de diriger les agents consulaires dans l'exercice de cette partie de leurs fonctions par des instructions précises, et de veiller à ce qu'ils s'y conforment exactement, afin surtout de ne point changer leur rôle de simples auxiliaires en celui de magistrats instructeurs.

SECTION II. — *Rapports avec la marine militaire et la marine marchande.*

967. Rapports avec la marine militaire. — Lorsque des bâtiments de guerre français se disposent à entrer dans le port de leur résidence, les agents consulaires doivent immédiatement se rendre à bord pour offrir leurs services. S'il régnait

(1) Code d'instruction criminelle, art. 41. — Lois des 28 mai 1836, 8 juillet 1852 et 18 mai 1858. (F.)

(2) Circulaire des affaires étrangères du 15 juillet 1836. (F.)

dans ce port quelque maladie épidémique ou contagieuse, ils devraient au préalable en donner avis aux officiers commandants. Ils font d'ailleurs toutes les démarches nécessaires pour préparer et maintenir le bon accord entre les officiers commandants et les autorités locales. Ils éclairent les commandants sur les honneurs qui sont à rendre à la place, d'après les règlements ou les usages, et ils les instruisent de ce que font aussi à cet égard les principaux pavillons étrangers. Ils leur donnent toutes les informations qui peuvent intéresser le commerce maritime, leur facilitent toutes communications avec la terre et leur fournissent tous les renseignements propres à les éclairer sur les ressources et les usages de la localité.

Quant à la passation des marchés, elle est entièrement dévolue aux conseils d'administration du bord. Les agents doivent seulement donner à ceux-ci des notions utiles, tant sur les moyens de ravitaillement que sur le plus ou le moins de probabilité d'obtenir un bon service des divers soumissionnaires qui se présenteront. Ils légalisent les marchés ou conventions, les pièces justificatives à produire, ainsi que les certificats constatant le cours du change, et s'appliquent en outre à guider et à aider les officiers commandants pour le placement de leurs traites de bord aux meilleures conditions.

Dans les cas exceptionnels où le départ subit des bâtiments de guerre a mis les conseils de bord dans l'impossibilité absolue de régler et d'acquitter quelques frais de pilotage, loyers de bateaux, etc., les agents consulaires sont autorisés à les payer et à transmettre les pièces justificatives de cette dépense au consul dont ils relèvent, lequel la leur rembourse immédiatement et la comprend dans ses états de comptabilité trimestrielle avec le département des affaires étrangères parmi les dépenses de trésorerie (*avances pour divers correspondants administratifs*).

968. Rapports avec la marine commerciale. — Les rapports des agents consulaires avec la marine commerciale forment la partie la plus importante de leurs attributions.

En premier lieu, ils doivent tenir un registre des mouvements des navires français dans le port de leur résidence, et en transmettre tous les mois le relevé au consul, chef de l'arrondissement.

Ils visent les papiers de bord et délivrent, s'il y a lieu, les manifestes d'entrée et de sortie. Ces visas n'ont jamais besoin d'être légalisés par le consul dont relève l'agent duquel ils émanent.

Les procès-verbaux de disparition ou de désertion, dressés à bord en cours de voyage et remis aux agents par les capitaines, doivent être immédiatement transmis par eux au consul, chef de l'arrondissement, dûment légalisés et avec toutes les indications de nature à les compléter ou à les expliquer.

Quant aux actes de l'état civil, les simples agents consulaires ne sont pas autorisés à en recevoir le dépôt. Une exception toutefois existe en faveur des agents qui, sans être investis des fonctions d'officiers de l'état civil, sont autorisés à remplir les fonctions d'administrateurs de la marine (1).

Ces agents peuvent recevoir les actes dressés pendant la traversée par les officiers d'administration ou par les capitaines des bâtiments français qui abordent dans le port de leur résidence ; mais ils doivent transmettre les deux expéditions qui leur sont déposées, au vœu de la loi, au consul dont ils relèvent.

Les agents doivent prêter aux capitaines tous leurs bons offices auprès des administrations locales, et les appuyer pour assurer le maintien de l'ordre et de la discipline à leur bord, même en consignant d'accord avec eux les équipages pour les empêcher de descendre à terre (2).

Les agents consulaires n'ont pas qualité pour autoriser le débarquement des gens de mer en cours de voyage ; ils doivent seulement, soit d'office, soit à la demande des intéressés, en référer au consul, dont ils mettent ensuite la décision à exécution.

(1) Circulaire des affaires étrangères du 8 juillet 1872. (F.)
(2) Ordonnance du 26 octobre 1833, art. 4. (F.)

Sauf urgence absolue, il doit en être de même pour les cas d'embarquement.

Si un capitaine a, en partant, abandonné à terre quelque homme de son équipage, l'agent consulaire doit veiller à l'entretien du marin délaissé et en instruire immédiatement le consul, seul appelé à assurer le rapatriement.

En cas de contestation entre les capitaines et leurs équipages, les agents consulaires doivent essayer de les concilier ; ils reçoivent les plaintes que les passagers peuvent avoir à faire contre les capitaines ou les équipages, et les adressent au consul dont ils relèvent.

Ils lui signalent les capitaines qui, par inconduite, imprévoyance ou ignorance, ont notoirement compromis la santé de leurs équipages et les intérêts des armateurs (1).

Lorsqu'un homme de l'équipage déserte, les capitaines doivent remettre aux agents consulaires une dénonciation indiquant les nom, prénoms, grade, signalement, quartier d'inscription et port d'armement du déserteur. Cette dénonciation, certifiée par trois des principaux de l'équipage et légalisée par les agents, est envoyée par eux aux consuls, qui font directement auprès de qui de droit les démarches nécessaires pour l'arrestation des délinquants.

Lorsqu'un marin français est décédé, soit à terre après avoir été débarqué pour cause de maladie, soit sur le navire dans le port, les capitaines doivent en donner avis aux agents consulaires.

Dans les deux cas, l'agent consulaire doit se procurer une expédition de l'acte de décès dressé par l'autorité locale, et la transmettre au consul dont il relève, après l'avoir légalisée, et y joindre un extrait du rôle d'équipage, indiquant le quartier d'inscription avec les folio et numéro de matricule du marin décédé, et en même temps le nom et le port d'armement du navire sur lequel il était embarqué (2).

---

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 20 et 21 (F.).
(2) Circulaire des affaires étrangères du 3 janvier 1872 (F.).

Quant aux effets que le marin pourrait avoir laissés soit à bord, soit à terre, l'agent consulaire en envoie au consul, chef de l'arrondissement, un inventaire purement descriptif qu'il rédige lui-même dans le dernier cas et que le capitaine dresse dans le premier. Cet inventaire doit toujours être transmis par duplicata au consul qui en envoie un exemplaire au ministère de la marine, avec l'avis du décès, afin que la famille du défunt en ait connaissance et puisse réclamer les effets. Quant à l'acte constatant le décès, il doit toujours être envoyé au département des affaires étrangères, sous le timbre de la sous-direction des affaires de chancellerie.

Si le capitaine ne conserve pas les effets à bord, et si, sur l'ordre du consul, il en fait la délivrance à l'agent consulaire, celui-ci en donne les décharges nécessaires pour constater leur remise et se conforme ensuite, pour leur envoi en France ou au consul, aux instructions spéciales qu'il reçoit de ce dernier.

Lorsqu'un marin qui s'est trouvé absent au moment de l'appareillage de son navire se présente devant l'agent consulaire dans le délai de trois jours, celui-ci prévient le consul qui délivre au délinquant un certificat constatant le fait et en rend compte au ministère de la marine.

Les agents consulaires débarquent du rôle d'équipage les matelots ou passagers laissés à terre et inscrivent sur ledit rôle les matelots qu'ils sont autorisés à embarquer.

Ils doivent constater sur les rôles de bord par des apostilles soigneusement écrites, *sans abréviations et signées en toutes lettres*, tout ce qui se rapporte au débarquement, à la désertion ou au décès des marins.

Les capitaines doivent, à leur départ, remettre aux agents consulaires un état exact des marchandises composant le chargement de leur navire, signé et certifié par eux.

Les agents consulaires doivent, sous leur responsabilité, délivrer, en ce qui les concerne, les expéditions aux bâtiments prêts à faire voile, dans les vingt-quatre heures qui suivent la remise des manifestes, ou plus tôt, si faire se peut.

Les capitaines qui ont remis leur manifeste les premiers sont les premiers expédiés.

Les agents consulaires, en délivrant aux capitaines leurs papiers, doivent les prévenir qu'aux termes de l'article 345 du Code de commerce, tout homme de l'équipage et tout passager qui emportent des pays étrangers des marchandises assurées en France sont tenus d'en laisser un connaissement dans le lieu où le chargement s'effectue.

969 Extension d'attributions en matières d'expertises, d'avaries, d'abandons ou ventes de navires et d'emprunts à la grosse. — En principe, les agents consulaires non rétribués n'ont point qualité pour recevoir les protêts d'avaries, nommer et commettre des experts, autoriser des emprunts à la grosse ni des abandons ou ventes de navires. Mais il était de l'intérêt du commerce maritime que, dans certaines résidences éloignées et placées souvent à une grande distance du chef-lieu d'arrondissement, les agents consulaires pussent suppléer à cet égard le consul dont ils relèvent et mettre nos capitaines en mesure de se conformer aux prescriptions de la loi française. Un décret rendu le 22 septembre 1854, sur l'avis conforme du Conseil d'État, a satisfait à ce besoin en statuant que, d'après la proposition du ministre des affaires étrangères, les agents consulaires pourraient, par décision spéciale du chef du pouvoir exécutif, être investis des attributions conférées aux consuls pour les procédures d'avaries, les expertises, les emprunts à la grosse et les abandons ou ventes de navires reconnus innavigables (1).

Cette extension d'attributions est du reste spéciale au poste et n'a rien de personnel : elle est en effet conférée non à tel titulaire de l'agence, mais à l'agent quel qu'il soit qui l'occupe et qui doit toujours tenir affichée dans ses bureaux une ampliation du décret d'où découlent ces pouvoirs.

Les agents consulaires qui ont reçu en matières d'avaries, d'expertises, d'emprunts à la grosse et d'abandons ou ventes

(1) Circulaire des affaires étrangères du 15 décembre 1854 (F.).

pour cause d'innavigabilité, les pouvoirs exceptionnels déterminés par le décret du 22 septembre 1854, doivent, le cas échéant, se conformer aux obligations imposées aux consuls dans les mêmes circonstances. (V. livre VIII, chapitre VI, sections V et VI.) Ils sont tenus, en outre, de donner immédiatement avis au chef dont ils relèvent de toutes les procédures d'avaries dans lesquelles ils ont eu à intervenir et de tous les emprunts à la grosse ou abandons pour cause d'innavigabilité qu'ils ont pu autoriser.

Il reste, au surplus, bien entendu que, toutes les fois qu'il y a nécessité soit de procéder à des expertises, soit de vendre des marchandises ou d'emprunter à la grosse dans un port où ne réside qu'un agent consulaire n'ayant pas pouvoir de donner l'autorisation requise, le capitaine, aux termes du Code de commerce, doit se pourvoir devant le magistrat compétent du lieu, ou, si les circonstances et la facilité des communications le permettent, devant le consul chef d'arrondissement par l'intermédiaire de l'agent consulaire.

970. Agents consulaires autorisés à exercer les fonctions d'administrateurs de la marine à l'étranger. — Certains agents consulaires sont autorisés par le ministre de la marine, sur la proposition des chefs dont ils relèvent, à remplir les fonctions attribuées aux consuls comme suppléant à l'étranger les administrateurs de la marine. Ils agissent, dans ce cas, sous leur responsabilité personnelle, quoique toujours sous le contrôle du chef de l'arrondissement, et veillent, dans les limites des pouvoirs qui leur ont été conférés, pouvoirs qui n'embrassent en aucun cas le droit de réunir un tribunal maritime commercial (1), à l'exécution des lois, ordonnances et règlements sur la police de la navigation (2). Ces agents trouveront au chapitre VI du livre VIII l'indication de la marche

(1) Rapport sur le décret-loi du 24 mars 1852. (F.)

(2) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 5 (F.), et instruction de la marine du 30 octobre 1875. (F.)

qu'ils ont à suivre pour l'accomplissement de leurs devoirs à l'égard de la marine marchande.

971. Gestion des sauvetages et des naufrages. — Au premier avis qui lui parvient de l'échouage ou de la perte d'un bâtiment français sur une côte étrangère, l'agent consulaire est obligé de prendre, soit seul, soit de concert avec l'autorité locale, les mesures provisoires que l'état de choses peut réclamer et de rendre immédiatement compte des faits au consul sous la direction duquel il est placé, en précisant les noms du navire, du capitaine, des armateurs et des chargeurs, le port d'immatriculation, celui du départ, le lieu de destination et la nature du chargement.

Lorsqu'il n'a point qualité pour agir comme suppléant l'administration de la marine, l'agent attend les ordres et instructions de son supérieur hiérarchique; si, au contraire, il a reçu l'extension d'attributions spécifiées ci-dessus aux paragraphes 969 et 970, il agit pour la gestion du sauvetage ou du naufrage comme le consul ou le chancelier délégué agirait dans les mêmes circonstances.

Sans revenir sur le développement que contient à cet égard le chapitre VI, section VII, du livre VIII, nous préciserons ici quelques points qui méritent plus particulièrement d'éveiller l'attention des agents consulaires.

Le premier devoir qui s'impose à ces agents est celui de porter secours aux naufragés et de faire traiter les marins blessés ou malades, puis de faire inhumer les morts après constatation de leur identité et rédaction de l'acte de décès. En cas de disparition de matelots ou de passagers, on procède par voie de procès-verbaux signés conjointement par le capitaine et par les témoins de l'événement.

Les agents peuvent aviser directement du sinistre les parties intéressées ; mais ils doivent retenir par devers eux les papiers de bord, pièces, comptes et valeurs sauvetés dont l'envoi, soit à la marine, soit aux ayants droit, est réservé au consul chef d'arrondissement.

Les agents sont libres de laisser la gestion du sauvetage entre les mains de l'autorité qui s'en est trouvée saisie avant leur arrivée sur les lieux, s'ils jugent que l'opération est conduite régulièrement, avec économie, et est déjà trop avancée pour que leur intervention doive offrir un avantage sérieux aux intéressés absents. Disons aussi que le droit d'opérer le sauvetage s'applique aussi bien au navire qu'à la cargaison, quelle que soit la nationalité des propriétaires de la marchandise : mais que, lorsqu'il y a doute sur le pavillon du navire naufragé, l'administration des débris est de la compétence exclusive de l'autorité locale.

Les pièces qui se rapportent aux opérations commerciales du navire et dont le capitaine naufragé est tenu de se dessaisir, telles que manifestes, chartes-parties, connaissements, etc., doivent être cotées et parafées avec soin.

Quant aux fonds, espèces ou lettres de change appartenant aux chargeurs ou aux armateurs, les agents consulaires en dressent un état détaillé en double exemplaire. L'une des expéditions est délivrée sans frais au capitaine pour sa décharge et la seconde est immédiatement envoyée au chef de l'arrondissement consulaire, afin que celui-ci puisse provoquer la réalisation de celles de ces valeurs qui seraient payables en dehors de la circonscription où a lieu le sinistre.

Le rapport du capitaine, pour faire foi en justice et valoir décharge, doit être vérifié par les gens de l'équipage et par les passagers. Une copie en est adressée au chef de l'arrondissement consulaire avec un résumé de l'enquête instruite pour découvrir les causes du naufrage. Dans le cas où des étrangers seraient intéressés dans le navire ou dans sa cargaison, ce rapport doit être accompagné d'un protêt en règle dressé par devant l'autorité locale compétente.

Dans la gestion matérielle d'un naufrage, les agents sont, comme les consuls, tenus de procéder avec la plus grande économie et d'éviter avec le plus grand soin les frais abusifs de gratifications et de commissions. On ne doit pas non plus perdre de vue qu'aux termes de l'article 261 du Code de com-

merce, les matelots naufragés, quels que soient les termes de leur engagement, sont payés à la journée pour tout le temps qu'ils donnent au sauvetage des débris et de la cargaison du bâtiment sur lequel ils servaient.

Les effets et objets divers ayant appartenu aux marins ou aux passagers qui ont pu être recueillis sur le lieu du sinistre sont inventoriés à part, en présence du capitaine et d'un ou de deux hommes de l'équipage. Ils ne doivent jamais être confondus avec les comptes du sauvetage et sont, le moment venu, transmis au consul chef d'arrondissement avec toutes les pièces qui s'y rapportent, telles que : actes de décès, actes de disparition, inventaire, etc.

Les propriétaires ou assureurs du navire ou de la cargaison et leurs correspondants, munis de pouvoirs suffisants, sont admis à opérer seuls le sauvetage qui les intéresse. Le même droit peut être revendiqué et exercé par le capitaine, le subrécargue, quelque passager ou les agents des compagnies d'assurances, à la condition de justifier de pouvoirs spéciaux. Dans ce cas, à quelque point que soient parvenues les opérations de sauvetage, l'agent consulaire, après avoir adressé au consul dont il relève les pouvoirs produits et avoir reçu de son chef l'autorisation nécessaire, peut abandonner aux intéressés la suite du sauvetage en exigeant le remboursement des frais déjà faits et une garantie suffisante pour ceux à faire (1). Parmi ces derniers figurent en première ligne les salaires dus à l'équipage et les dépenses d'entretien et de rapatriement jusqu'au port d'armement du navire naufragé, enfin l'acquittement proportionnel des frais et du fret acquis. Du reste, bien que la direction du sauvetage ait été laissée aux intéressés, l'agent consulaire n'en doit pas moins continuer à surveiller les opérations pour empêcher toute dissimulation des produits ou toute exagération des dépenses.

Les expertises et ventes de produits sauvetés sont ordonnées par l'agent consulaire, lorsque celui-ci a reçu les

(1) Circulaire de la marine du 8 octobre 1839.

extensions de pouvoirs prévues ci-dessus aux paragraphes 969 et 970 ; dans le cas contraire, il y est pourvu dans les formes établies par les lois du pays et avec l'intervention des autorités locales compétentes (1).

Les produits de la vente du navire ou de la cargaison, les fonds reçus du capitaine ou ceux provenant du paiement des effets de commerce encaissés sur place doivent être transmis par l'agent consulaire à son supérieur hiérarchique.

Lorsque le produit des débris du navire est insuffisant pour acquitter les dépenses de sauvetage, l'agent consulaire peut, après en avoir obtenu l'autorisation du consul dont il relève, faire vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la part incombant à la cargaison dans les frais généraux, à moins que des fonds n'aient été mis à sa disposition par les divers intéressés. Mais il ne doit recourir à cette mesure extrême qu'avec beaucoup de ménagements et après que les ayants droit auront fait connaître leurs intentions. Nous avons à peine besoin d'ajouter qu'il est interdit à tous les agents de la carrière consulaire, sans exception aucune, de se rendre directement ou indirectement acquéreurs ou adjudicataires de quelque partie que ce soit des objets sauvetés qui sont vendus d'après leurs ordres ou par leur entremise. Les agents consulaires pourvoient au rapatriement des marins naufragés dans les mêmes conditions que celles que nous avons résumées ci-dessus, à la section VIII du chapitre VI du livre VIII, pour les consulats.

L'agent consulaire pourvoit au paiement des dépenses du sauvetage d'après une fixation amiable avec ceux qui y ont coopéré et acquitte, sur les fonds réalisés par lui ou mis à sa disposition, les frais de nourriture, vêtements, entretien et rapatriement de l'équipage naufragé, mais il doit laisser à l'autorité maritime du port d'immatriculation le soin de régler avec qui de droit les salaires de l'équipage échus au moment

(1) Ordonnance du 29 octobre 1833, art. 73. (F.) — Circulaire de la marine du 31 août 1848. (F.) — Décret du 22 septembre 1854. (F.) — Loi du 13 août 1871. — Instruction de la marine du 30 octobre 1875, § 35 et suivants. (F.)

du sinistre, en se bornant à porter les loyers dans la colonne des recettes du compte de liquidation, afin d'éviter que la dépense, lorsqu'elle forme excédent, ne retombe à la charge de l'État.

La portion des dépenses qui ne peut être couverte par les produits du naufrage est avancée par l'agent consulaire qui, n'ayant pas le droit d'émettre des traites sur le Trésor, en est ultérieurement remboursé par le consul sous les ordres duquel il est placé, après contrôle des pièces justificatives dûment déchargées par l'acquit des parties prenantes.

Les règlements sur la matière (1) exigent que tous les calculs soient faits en monnaies françaises, que tous les documents (tels que rapports, procès-verbaux, inventaires et quittances) rédigés en langue étrangère soient traduits et légalisés; enfin, que toutes les pièces soient dressées en double expédition dont l'une est transmise au consul à l'appui de la liquidation provisoire et dont l'autre reste dans les archives de l'agence.

Le port d'immatriculation du navire ayant seul qualité pour opérer le règlement définitif du sauvetage ainsi que la répartition finale des frais et du produit entre les intéressés, les agents consulaires n'ont à s'occuper que de la liquidation provisoire à laquelle ils ont à procéder en suivant avec le plus grand soin les recommandations générales énumérées à cet égard au chapitre VI, section VII, du livre VIII.

Dans la rédaction de cet état de liquidation, les agents doivent tout particulièrement s'attacher, pour chaque espèce de recettes ou de dépenses, à distinguer rigoureusement ce qui concerne le navire et ce qui s'applique à la cargaison, en classant séparément les différents articles.

Lors de l'envoi du compte provisoire au consul chef d'arrondissement, les pièces justificatives de la comptabilité du naufrage qui doivent l'accompagner se placent dans deux dossiers distincts, l'un pour le navire, l'autre pour la cargai-

(1) Instructions (F.) de la marine des 31 août 1848 et 30 octobre 1875, § 5?.

son, chaque pièce étant d'ailleurs revêtue d'un numéro d'ordre, lequel est lui-même reporté sur un bordereau récapitulatif.

En France, c'est aux tribunaux de commerce qu'il appartient de prononcer sur la question du fret acquis ou proportionnellement dû ; si donc des étrangers se trouvaient intéressés dans le navire ou la cargaison et n'acceptaient pas le règlement préparé par l'agent consulaire, celui-ci devrait chercher à se mettre d'accord avec eux sur le choix d'un répartiteur chargé de concilier les intérêts en présence. A défaut d'une entente amiable de ce genre, il ne resterait évidemment d'autre ressource que de se pourvoir devant les tribunaux du pays et, comme en matière de règlement d'avaries, à provoquer judiciairement la nomination d'experts-arbitres.

L'envoi au consul des fonds provenant d'un sauvetage peut s'opérer en espèces ou en traites de commerce à courte échéance passées à l'ordre de l'agent consulaire et endossées par lui au nom du consul dont il relève (1). Il va de soi qu'avant de prendre des effets de commerce, on doit s'enquérir de l'état de la place et n'accepter que ceux dont les tireurs présentent des garanties suffisantes de solvabilité, en cas de non payement par le tiré.

972. Frais de séjour et de voyage des agents consulaires. — Il est alloué des frais de voyage et de séjour aux agents consulaires qui, pour des opérations relatives à un naufrage, sont obligés de se transporter à *plus de 5 kilomètres* de leur résidence ; si la distance parcourue reste en deçà de cette limite, le déplacement ne donne lieu à aucune indemnité (2).

Assimilés sous ce rapport aux consuls suppléants et aux chanceliers, leurs frais de séjour sont de 18 francs par journée d'absence (3). Cette indemnité est imputée sur les produits de

(1) Instruction de la marine du 31 août 1848. (F.)
(2) Instruction de la marine du 30 octobre 1875, § 53. (F.)
(3) Tarif du 30 novembre 1875, art. 189. (F.)

sauvetage par les agents consulaires non rémunérés ; quant aux frais de voyage qu'on doit s'efforcer de renfermer dans les limites les plus étroites, ils sont remboursés aux agents, soit sur déclaration, soit sur pièces justificatives visées par le consul chef d'arrondissement, à l'aide d'imputations sur les recettes que la gestion a permis de réaliser ou, à leur défaut, sur les fonds du Trésor.

973. Allocations spéciales pour la gestion des sauvetages. — Comme nous l'avons dit plus haut (livre VIII, chap. VI, section VII), tous les actes relatifs à l'administration des sauvetages doivent être faits gratuitement.

L'application de ce principe à ceux des délégués des consuls qui sont dépourvus d'un traitement personnel a soulevé de nombreuses réclamations. On a notamment fait observer que ces agents pouvaient se trouver parfois obligés de négliger leurs affaires personnelles pour ne s'occuper que des intérêts du commerce national et des secours à donner aux naufragés. On ajoutait que ce service leur était surtout très préjudiciable dans le cas où, les naufrages ayant lieu près de leur résidence, ils n'avaient à prétendre à aucune indemnité de déplacement. Le ministre de la marine a, en conséquence, décidé qu'indépendamment des frais de voyage et de séjour spécifiés au précédent paragraphe, les agents consulaires auraient le droit de prélever à leur profit deux pour cent sur les sommes nettes, provenant des ventes de bris et naufrages. Les consuls étant responsables des actes de leurs délégués, le payement de la prestation dont il s'agit ne doit jamais avoir lieu qu'après qu'ils se sont assurés par eux-mêmes que toutes les dispositions prescrites par les règlements ont été ponctuellement exécutées (1).

Il est une autre restriction qui doit ici trouver sa place. La prestation des deux pour cent n'est pas une taxe de chancellerie, mais bien une rémunération ayant un caractère tout personnel et représentant la compensation du temps et des

(1) Instructions de la marine des 31 août 1848 et 30 octobre 1875. (F.)

soins donnés au sauvetage ; elle n'est donc accordée qu'aux seuls agents qui ne touchent aucun traitement sur les fonds du budget, sans distinguer d'ailleurs entre ceux qui ont obtenu une extension d'attributions en matière de naufrages et ceux qui n'ont agi que comme délégués des consuls. Le droit à cette prestation est même subordonné à la condition que la liquidation finale opérée au port d'immatriculation fournira l'excédent de recette nécessaire pour y faire face.

La 35e observation particulière du tarif établit que le droit de 15 centimes par 100 francs sur le produit des ventes de navires ou de cargaison prévu par l'arrêté du 17 floréal an IX (7 mai 1801) est indépendant de l'allocation de deux pour cent dont nous venons de parler ; mais cette disposition ne doit pas être entendue comme créant une faculté de cumul des deux taxes entre une seule et même main ; elle répond à l'hypothèse de la gestion d'un naufrage par un agent consulaire non rétribué et du dépôt ultérieur des produits du sauvetage dans la caisse d'une chancellerie consulaire, seule circonstance en effet qui puisse donner ouverture à la perception, pour compte du Trésor, de la taxe de dépôt consacrée par l'article 150 du tarif.

Section III. — *Comptabilité.*

974. Perceptions. — Les agents consulaires sont autorisés à percevoir pour les actes qu'ils peuvent recevoir, délivrer ou viser, les droits inscrits au tarif les chancelleries. Un extrait de ce tarif comprenant les actes de leur compétence et déclaré conforme par le chef de l'arrondissement consulaire doit être constamment affiché dans leur bureau.

La totalité des perceptions effectuées dans ces conditions est conservée par eux à titre d'honoraires et d'indemnité de frais de bureau (1).

975. Tenue de la comptabilité des agents non rétribués. — Les agents consulaires tiennent, pour les recettes qu'ils effec-

(1) Instruction (F.) du 15 février 1882, art. 1 et 3.

tuent, un registre spécial dont le modèle est réglementaire (1), et sur lequel chaque perception est inscrite par ordre de date et de numéro, avec l'indication de l'article et de l'observation du tarif qui l'autorise et l'énoncé sommaire de l'acte qui y aura donné lieu et des noms et qualités des requérants. Ils doivent faire également mention, sur les minutes et sur chaque expédition des actes, du montant du droit acquitté, de l'article et de l'observation du tarif qui l'autorise, ainsi que du numéro.

Lorsque les actes ont été délivrés gratis, mention en doit être faite sur les actes (2).

A la fin de chaque mois, les agents consulaires doivent envoyer au chef de l'arrondissement consulaire une copie certifiée par eux de leur registre de perception, ainsi qu'une déclaration de la retenue qu'ils auront faite de leurs recettes, sauf à transmettre des états pour néant, lorsqu'ils n'auront fait aucune recette.

Ceux qui sont spécialement autorisés à recevoir des dépôts sont tenus d'accompagner les pièces précitées d'états de dépôts.

Faisons toutefois remarquer que la comptabilité des agences consulaires ne donne lieu qu'à une vérification *administrative* et ne figure point parmi les comptes de l'agent comptable des chancelleries diplomatiques et consulaires.

Cette vérification administrative s'effectue par les soins de la sous-direction des affaires de chancellerie à laquelle, au commencement de chaque trimestre, les chefs d'arrondissement consulaire transmettent des états dont le modèle est également réglementaire (3) et qui présentent la récapitulation des recettes et dépenses effectuées pendant le trimestre précédent dans les agences relevant de leur poste. Ces états sont accompagnés des déclarations de retenue délivrées par les agents et, s'il y a lieu, des états de dépôts, dressés confor-

(1) Voir tome Ier du *Formulaire*, mod. n° 45.
(2) Instruction (F.) du 18 février 1882, art. 2.
(3) Instruction (F.) du 18 février 1882. *Formulaire*, tome Ier, mod. n° 51.

mément à la circulaire du 7 février 1892. L'impossibilité de transmettre dès le début du trimestre les états de certaines agences ne doit point, d'ailleurs, avoir pour effet de retarder la production des pièces pouvant être expédiées à l'époque normale (1).

976. Contrôle du chef d'arrondissement. — Aux termes des règlements, les agents consulaires agissent sous la direction, le contrôle et la responsabilité des chefs d'arrondissement. Les consuls ne sauraient donc apporter trop de soin, de zèle et de vigilance dans l'exercice de la surveillance qui leur est dévolue.

Ils doivent, en conséquence, particulièrement veiller à ce que ces agents ne fassent que des actes de leur compétence et n'opèrent que des perceptions autorisées par le tarif et les instructions relatives à son application. Ils surveillent également la situation des dépôts pouvant exister dans les agences de la circonscription (2).

(1) Instruction du 18 février 1882, art. 8. (F.)
(2) Instruction du 18 février 1882, art. 5. (F.)

FIN DU TOME SECOND.

TABLE ALPHABÉTIQUE

Les chiffres romains indiquent les tomes et les chiffres arabes les numéros des paragraphes

B

C

I

J

L

O

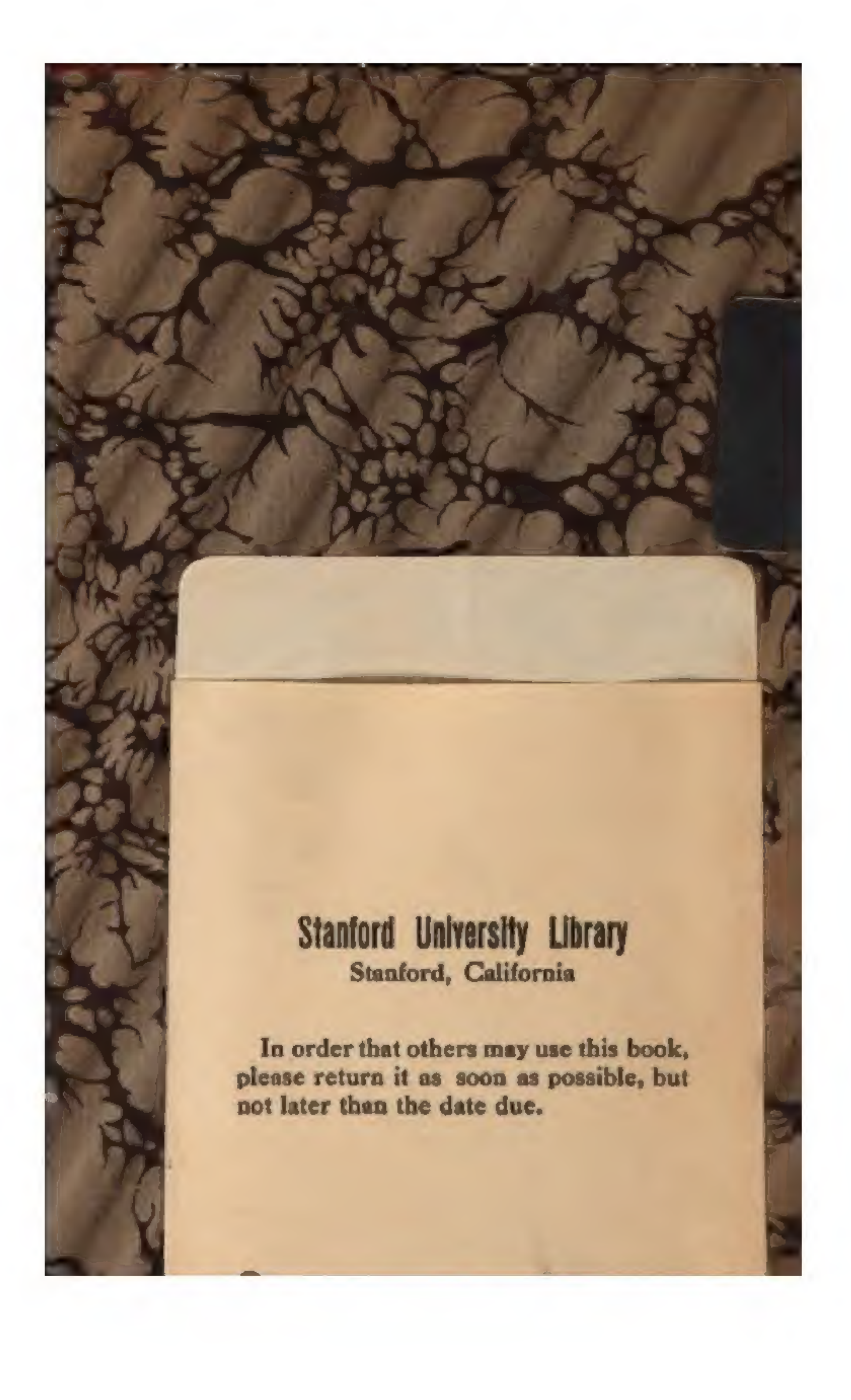
Q

LA ROCHELLE, IMPRIMERIE NOUVELLE NOËL TEXIER.

FIN DE LA TABLE ALPHABÉTIQUE.

LA ROCHELLE, IMPRIMERIE NOUVELLE NOEL TEXIER.




Stanford University Library
Stanford, California
In order that others may use this book, please return it as soon as possible, but not later than the date due.

